

# MIRAGE







1200EL 1200GL 1400GL 1400GLX 1400GLS

# MIRAGE

ミラーズのすべてがわかるカタログ CONTENTS

①① ミラーズ、ひと言でいえば合理  
精神のクルマ

①② グラウンド・ハガー

①③ 空気力学を追求しろ



①④ ミラーズと青りんご



HISTORY  
behind the  
MIRAGE



①⑤⑥⑦ スーパーリンク

サンフランシスコから

ロスへ640kmの

スーパードライブ



①⑧ 1ミリでも窓を大きく、

1ミリでもビラーは細く

①⑨⑩ 機能的なインパネを装備

①⑪⑫ フルルーム志向

インテリアをスペース



①⑬ 乗り降りのラクなビッグドア

①⑭ バックパッカー、ハッチバック



①⑮ エッセイ：片岡義男

①⑯

100km/h・69dB の静かな世界



①⑰ 走るリスニングルーム

(オーディオシステム)



①⑱ パワーをケチるな、燃費をケチれ

①⑲ Fの理想がここにある・Q&A

①⑳ 詳説メカニズム Part1 機構・足まわり編

①㉑ 詳説メカニズム Part2 ボディ・安全編



①㉒ 健康美について考えるページ(塗装)



①㉓ 装備品ストリート

①㉔①㉕①㉖①㉗①㉘①㉙①㉚①㉛①㉜①㉝①㉞①㉟①㊱①㊲①㊳①㊴①㊵①㊶①㊷①㊸①㊹①㊺①㊻①㊼①㊽①㊾①㊿

(車種紹介)



①㉞ ディメンジョン(4面図)

①㉟ データ(主要諸元一覧表)

①㊱ オプション・パーツ

①㊲ ミラーズは、カーブライザから



100km/h・69dB の静かな世界



ロスアンゼルス市内サンセット大通りのビルボード



# MIRAGE







14のガソリンで、どこまで遠くへ、どれだけ速く行けるか。限りある資源のなかでのクルマづくりは、この問題から眼をそらすことはできない。Less Bulky, More Roomy. ボディはできる限りコンパクトに。室内スペースはできる限り広く。いたずらな飾りを排し、リーズナブルな精神に徹していること。この設計思想が貫かれていなければ、国境を越え、時代を超えることはできないだろう。そのスタイリングが、走り、居住空間が、時代の声に応えるとともに、新しい領域を切り開いている。そんなクルマは夢でしかない、と言った男がいた。その男に、ミラージュを捧げよう。三菱から主張をこめて。

#### From West Coast

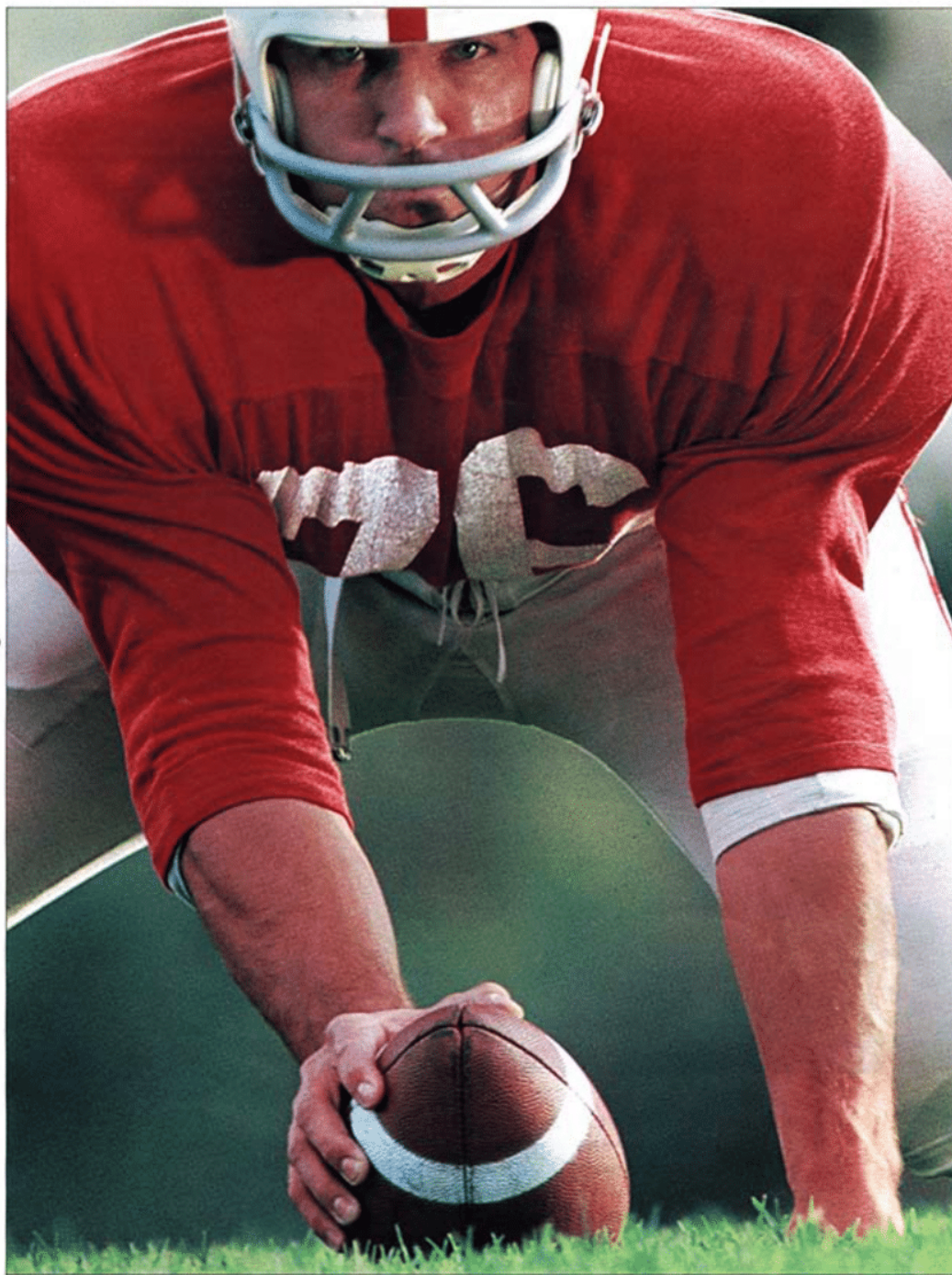
カリフォルニアを走っていて、さすがはクルマの国と思ったのが、セルフサービスのガソリンスタンド。ここは、自分でガソリンを注入するだけでなく、他のサービスはいい。その分、値段は安くなっている。学生はもちろん、中年のおじさん、おばさんとも気軽に、このシステムを

利用している。もっとも経済的、かつ合理的だからだろう。確かに、オイルショック以後、アメリカ人のクルマの燃費への関心が高い。現に、ミラージュの燃費についての質問をたびたび受けた。クルマなしでは生活できない広大な国だけに、なおざりにできない問題だからだろう。



UCLAのあるウエストウッドにて 14200LX





パークレイス球場のメモリアル・スタジアムにて

# グラウンド・ハガー

Ground Hugger。ミラージュは大地を抱くように、低くワイドに構えたスタイリング。

安定感のある走りを得るために欠かせないフォルムだった。

機敏な動きは、腰の座りから生まれる。フットボールは反射神経のスポーツだ。ボールがスナップされた瞬間に、相手に合わせて、次のアクションを起こさなければならぬ。その時、大切なのは腰の座りだ。低く構え、足がしっかりとグラウンドを踏みしめていなければ、俊敏な動作をとれない。これは、フットボールばかりでなく、あらゆるスポーツの基本といえるだろう。だから、スポーツ選手はみな大きくたくましいセップを持っている。

ミラージュの腰の座りもバツグンだ。ミラージュのフロント・トレッドは、実に1,370mm(リヤは1,340mm)。これは2,000ccクラスを上回る数値だ。しかも、全高は1,350mm、トレッドの数値よりも小さい。つまり、ミラージュはスポーツカー並みのロー&ワイド・プロポーションというわけだ。大地をガッチリと抱えこむような低いスタイリング。これをアメリカでは、グラウンド・ハガーと呼んでいる。きっと、これからのクルマの主流になるだろう。

ワイド・トレッドだから安定感がある。トレッドが広いほど、走行時の直進性や横傾に対する安定性は増してくる。高速での爽快な走りにも、コーナリングにも、ミラージュのワイド・トレッドは確かな安定感をもたらす。もちろん、急斜面での踏んばりもいい。最大安定傾斜角は、なんと49°。さらに、4輪独立懸架とラジアルタイヤ(※)が、足まわりの安定性を高めている。このきわだった安定感が、ミラージュの精悍な走りをはきかてている。









80年代のカーデザインに最も求められていること。それは「風との対話」だ。風、すなわち空気。目には見えないこの空気に対する心ばかりこそ、現代の自動車ボディのデザインに要求されている最大の課題なのである。

動くものは、すべて空気と戦っている。空気に対抗しようという人間の驕力は、100mで9.95秒という壁を前に攻防戦を演じている。プロスキーの世界では、滑降姿勢のみならず、ウェアの表面材質まで空気の抵抗を考慮せざるを得ない段階にまで来ている。それほど、すべての動くものにとって、空気とは厚く、そして手強い相手なのだ。

車もまた、走り始めたその瞬間から、つねに空気の壁と戦うことを強いられる。

ノミ命にある。空気は、車の走行中にかかる最大の抵抗であり、それはスピードが高まるにつれて強くなる。時速100kmにも達すると、車にかかる抵抗のうち、じつに70%までが空気によって生み出されるほどなのだ。

ミラージュは、風との対話をテーマにした。開発当初から、ミラージュが狙ったのは、風と戦うことではなく、対話しようということだ。やみくもに空気の壁を破ろうとする姿勢ではなく、風に逆らわず、空気を調和し、さらに空気の流れを積極的に利用してこういう姿勢だ。ここからボディデザイン

デザインはスタートした。風に調和したボディで空気抵抗を減らせれば、同じスピードでもそれを維持するのに必要なパワーは大幅に低減される。ということは、より少ない燃費で、より速いスピードをキープできる。それだけでなく、風と調和すれば、それだけ静かなハイスピード・クルージングが約束され、乱れた空

ノミが越えす危険性も低下する。高速にも風のようになじむこと。それは、FF方式とあ

いまって、より高レベルの性能、経済性、静粛性、そして安全性を得る必要条件だ。フラッシュ・サーフェス・ボディ、それはムダな突起のない、つるつるボディのことだ。

車にかかる空気抵抗は、①車のカタチそのものにちかづく「形状抵抗」と、②空気が車体をもち上げようとする結果発生する「誘導抵抗」の2つがあげられる。

形状抵抗からミラージュを見てみよう。一見して分かるように、この車にはムダな突起がない。ボディ表面から突起し、雨どい用に使われるドリップチャネルを隠したコンシールド・ドリップのボディデザイン

ン。(このコンシールド・ドリップは空気抵抗を減らすと同時に、風切り音を抑え静かな走りにも威力を発揮する。) ウィンドガラス面とボディ面との段差を極限まで少なくし、一体の面を構成するように設計されている。このためアウインドは、270R(「隠す」)、リヤサイドウィンドは22,000R(「隠す」)の曲面ガラスを採用している。

鋭く傾斜したスラント・ノーズで切り裂くのは、ブレーンなボンネットゆえにアングルのフロントウィンドを経て、フラットなルーフからテールまで、何の障害もなくスムーズに導かれ、きれいに流れて行く。ドリップチャネルを隠したルーフレール、すべての突起や段差を極限まで少なくしたフラッシュ・サーフェスのボディ表面は、この空気の流れをさらに円滑にし、ミラージュのボディを空気に調和させている。

一方、誘導抵抗を抑えるのは、気が付きにくい細部



にまでわたる地味な努力だ。その主力武器は三菱が初めて先鞭をつけたエアダム・スカート。車の下に入りこんで危険な揚力を生み出す空気を排除する。さらに、ミラージュのFF方式がこれを大きく助けている。つまりプロペラシャフトを必要としないFF方式、そしてフロアにそってデザインされ設置された燃料タンクとあいまって、ボディ裏面を完全に近くフラット化し、ここに入りこんだ空気の流れをスムーズにすることによって抵抗を少なくしている。

上も下もクリーンなボディ。

これこそミラージュの大いなる資産。それはまた空気力学における最新技術の結



品でもある。たんに美しく、シャープであるばかりではなく、経済性、高速安定性、安全性、そして静粛性を実現した空気力学は、じつは航空機設計から生まれたものだ。数かずの優れた航空機をその手で作りあげた三菱の技術がフルに活かされた車、それがミラージュだ。

それさえ、このミラージュはどこか最新の航空機のシェープにも似ている。

# 空気力学を追求しろ。

速く走るためにも、燃費を節約するためにも、空気抵抗は少ない方がいい。なめらかな流動感覚をもつフラッシュ・サーフェス・ボディのミラージュ。ジェット機に似てきた。





# HISTORY behind the MIRAGE

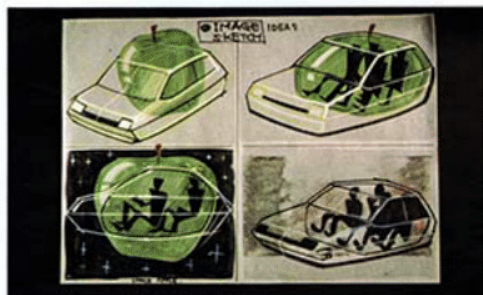
ミラージュ開発秘話を、いま語ろう

1977年10月1日、開発スタート

三菱自動車の特設会議でこのクルマの開発が決定されたのは、オイルショックの嵐、省資源・省エネルギー時代が始まろうとしていた時代だ。開発にあたるメンバーは若手を中心に構成された。大きな可能性を秘めたフレッシュなチームである。何気なく何気なくディスカッションが繰り返された。深夜まで、灯りが消えないので、開発チームのフロアは、消えずの間など社内でも噂されていた。若手が何かを始まろうとしていた。まだクルマのイメージも決まっていなかった。先は長い……。ある日、ひとりのデザイナーが興奮した顔を少し上気させて会議のりこんで来た。手に青りんごをもっていった。これだ、と

彼はいきなり、青りんごのようにシンプルで力強く、ビビッドなクルマを、彼はそういつたかったのだ。この目を転機に、未だのクルマはひとつの具体性をもった。いわば、クルマに人格イメージが与えられたのだ。ディスカッションは、また新たな熱気をあげて来た。その中でいく

つたの重要な事項が確認された。あつた。あくまでも安っぽさを取り去ろう。サイズが小さいこと、軽いことに高い価値があるのではないだろうか。問題はタキリティだ。退屈なクルマはつくりたくない。これからのクルマに要求される新しい方向性がこの中に潜んでいる。



エクステリアとインテリアの完全な一致。エクステリア(外観)とインテリア(内装)はお互いに窓ガラス、鉄板を境界にして、相反するニーズがしばしば出た。スタイルを優先させれば居住性が犠牲になるということを考えれば分かるだろう。しかし、このミラージュに関しては、全くといっていい程、同じ思想で進められた。●エクステリアの強い。明快で、健康的で、機敏な雰囲気を持ち、いきいきとした面処理を基調にシンプルで



世界的要求にマッチする実用目標を追求したオリジナルのあるデザイン。

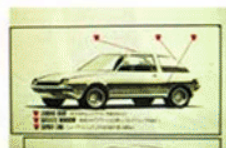
●インテリアの強い。明るく軽快で長く使ってもらえるインテリア。開放感のあるルーミナ空間に



必要機能をコンパクトに表現し、室内をすっきりとメリハリのあるデザインにする。この強いイメージの確立事項として、エクステリアとインテリアは、全くの二人三脚でデザインされた。お互い、これほど満足したクルマはかつてなかった。



クレイモデルによる、あくまで追求。プロダクション(生産)が決定されるまでは、数多くのクレイモデル(粘土)が製作され、検討、ディスカッションのペースとなった。最初は1/10スケールでスタート。基本的なディメンジョンと商品コンセプト面からのスタイリングの可能性を追求するため。次に、1/5スケールによって基本



コンセプトが、いつめられていった。そして、最後に再び1/5スケールのモデルで、密度の高いディテールの詰めが、徹底図に行なわれた。こうして、はるか遠くにボツンと見えても、ミラージュとすぐに分かるはっきりした個性をもつ、ミラージュのユニークなスタイリングが誕生したのだ。



第22回東京モーターショーで、話題を独占。1977年10月、東京・晴海のモーターショーでミラージュは始めてそのシルエットを公開した。たちまち、海外の人々もふくめ、若い人の間にエキサイティングな反響があった。それは想像をはるかに越えていた。その声を耳にしたとき、開発メンバーは長い間の苦勞がスーッと消える思いがした。



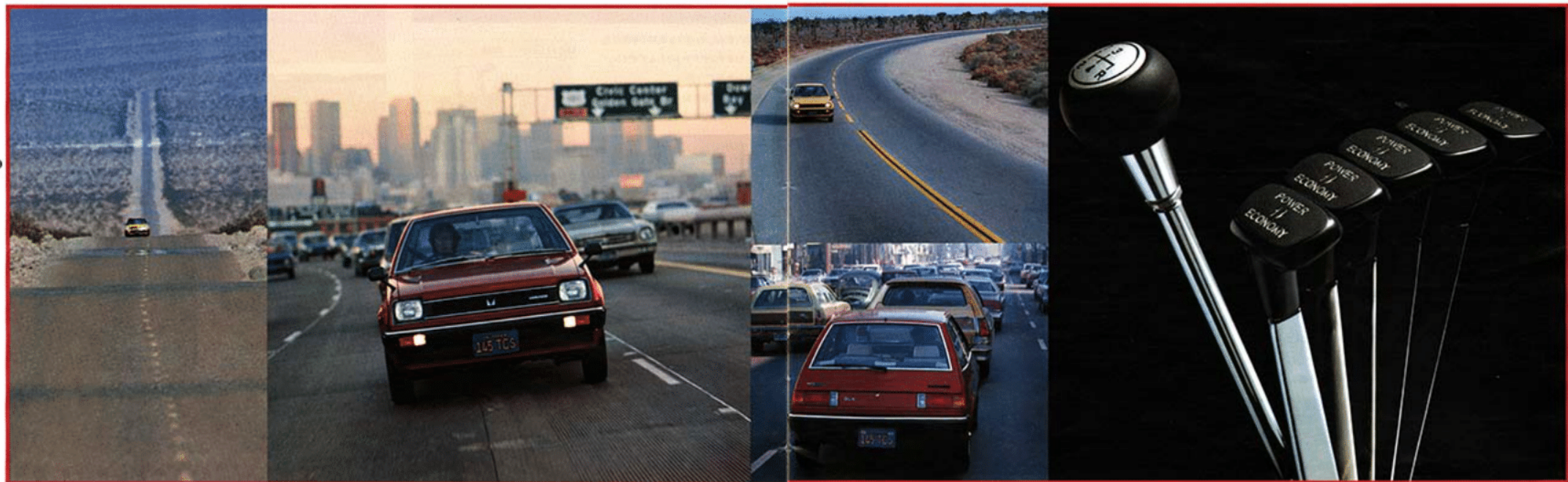
**CONFIDENTIAL**

イメージは“これだ”といって、会議のテーブルに“青りんご”を置いた。



# SUPER SHIFT

パワフルでなければクルマとは言えない。エコノミーでなければ走る資格がない。  
この矛盾を2本のシフトレバーが解決した。それが、ミラーズのスーパーシフトだ。



いま、クルマに求められているものは何だろうか。クリーンであること、燃費がいいこと、これは、いまのクルマには当然のことだ。これらを踏まえて、なおクルマ本来のパワフルな走り、そして走りたいもの、ここに、これらのクルマが果たすべき課題があるといえる。

三菱は、ミラーズで答えを出した。いつの時代にも三菱は他にながら新しい機軸を開発してきた。MCA（三菱エンジン）をはじめ、サスペンション、サルトハンドなど。

いずれ、三菱の高い技術力と先進性を物語るものがある。そして、いま、ミラーズに採用されたのが、スーパーシフトだ。一般に、燃費効率を上げるには、エンジンとギヤの比率を小さくすればいい。エンジン回転数が低くなり、静かで燃費のよい走りが可能になる。しかし、それはパワー（駆動力）の低下をもたらす。坂道や山間地が多い日本では、ギヤ比の低減にも限界が出てくる。

この問題を解決するのが、ミラーズのスーパーシフトだ。通常の4段シフトに加えた、もう1本のシフトレバー。エコノミー、パワーの切換え機構を持っている。このレバーによって、ミラーズは省エネルギー時代にふさわしい経済走行、いざという時の力強い走り、一挙に両立させた。つまり、ミラーズはギヤ比の小さなエコノミーレンジと、ギヤ比の大きなパワーレンジの2つを持っている。エコノミーレンジへセレクトすれば、10km/hで燃費17.1km/l（100km/l）という低燃費で走り、そして、動力性能が他に引けを取らない。定評あるサリオンエンジンと軽いがいのコンパが、軽快なワタワタの走りを見せてくれる。



スーパーシフトレバーの操作は、クラッチを踏んで、エコノミーかパワーのどちらかへセレクトするだけ。この切換えは停車中も、走り中も、クラッチを踏んで、1速・4速（バックも可）のどちらかポジションでも切換えが可能だ。

エコノミー、パワーのどちらにセレクトされているかは、インパルのスーパーシフトインジケータで一目瞭然。エコノミーならグリーン、パワーならオレンジのランプが点灯する。

積極的な走りがあるスーパーシフト。先に述べたようにパワフルなミラーズだから、燃費はあらかじめエコノミーへセレクトしておけばいい。静かで経済的な走りを楽しめる。山岳地帯の走破、悪路の進行突破など、ミラーズをセレクトすればいい。時に、パワーレンジにセレクトされる。これは、もっと基本的なスーパーシフトの使い方。状況に合わせて、最適なギヤ比を選択するのがミラーズのスーパーシフトの魅力だ。

スーパーシフトレバーの構造は、レバーの切換えは、停車中、走り中いずれの場合もクラッチを踏んで行う。ただし、  
● エコノミーレンジ（1速）に使用  
● パワーレンジ（4速）に使用  
● パワーレンジは、特に駆動力が必要なる場合に使用



# SAN FRANCISCO



サンフランシスコからロスアンジェルスまで約400マイル(約640km)。ほぼ東京一環状間に相当する距離をミラージュは、期待にそぐわぬ情懷で走り抜けた。



サンフランシスコ、午前9時。ミラージュ HOOGLXのフラッシュサーフェスボディが、ウエストコーストの道を這って輝いている。キーを差し込みエンジンをかける。低く静かなエンジン音が……。一瞬、ミラージュは、出走まじりのサラブレッドのように身を震わせる。スーパーシートをパワーにセッティング、坂道の多いシスコでは、無理にエコノミーレンジで走らば



より、駆動力のあるパワーレンジの方が運転がラクだからだ。ギヤをローに入れ、1400cc82psのオリオンエンジンの小さなUターンで吹き上がる。出発はすこぶるいい。ケープルカーがまるで見えるスロープを、パワーのセカンドで走り、スムーズな登坂を見せてくれる。サンフランシスコは坂の街だ。だから、ここでは車を走らす時は、ハンドルを切っておくことが常習で定められている。中には、タルマを道路と直交に駐車しなければならぬほどの急勾配もある。こんな坂では、ミラージュのマスターバックを装備した前輪ディスクブレーキが、軽く踏むだけで、確かなブレーキングだ。いよいよフリーウェイ101号線へ。

フリーウェイ101のインターチェンジへ入るため、ヴァンネス・アベニューへ。この通りは両側にズラリとカーディナーが



軒をつらねている。いままでのようなアップダウンではなく平坦な道路。エコノミー側にセッティングしておいた、うまいこと信号にひっかかっていたので、市街走行の

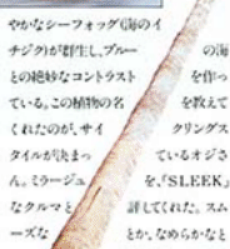


35マイル(約56km/h)制限まで、スピードを上げることができた。フリーウェイ101の本線に合流。101号線は、シスコとロスをつなぐウエストコーストの大動脈だ。いくらフリーウェイといっても、スピード制限はある。55マイル(約88km/h)厳守で、10マイル(約16km/h)オーバーごとに20ドルの反則金を取られる。4速のエコノミーで、スピード制限いっぱい55マイルで飛ばす。静かなエンジン音だ。コンシールドガラスのおかげで、風切音もほとんどない。快適なクルージングが楽しめる。



やわらかなシーフォッグ(海霧)が群生し、ブルーの海を映し出す。この植物の名を、ミラージュは「SLEEK」と呼んでいた。スミシカ、なめらかなという意味。ミラージュのスタイリングの感じをうまく表現している。

モンレーの街は、見事というしかない。サンフランシスコから約2時間、海岸線のコーストへ。モンレーへ。体息がでる。観光名所「17-MILES DRIVE」へ寄ってみる。モンレーの街は、見事というしかない。サンフランシスコから約2時間、海岸線のコーストへ。モンレーへ。体息がでる。観光名所「17-MILES DRIVE」へ寄ってみる。モンレーの街は、見事というしかない。サンフランシスコから約2時間、海岸線のコーストへ。モンレーへ。体息がでる。観光名所「17-MILES DRIVE」へ寄ってみる。



やわらかなシーフォッグ(海霧)が群生し、ブルーの海を映し出す。この植物の名を、ミラージュは「SLEEK」と呼んでいた。スミシカ、なめらかなという意味。ミラージュのスタイリングの感じをうまく表現している。

# SFからLAへ、8時間

シスコのアップダウンを、フリーウェイ101を、スーパーシフトドライブ。ウエストコーストの風のように、ミラージュの走りは多彩だった。

追い越しに威力を見せた。スーパーシフト。101号線に戻り、牧草地帯の内陸へ。単調なフリーウェイが続くが、グラウンドハガーのミラージュの直進性は良好だ。101号線は幹線道路なので大型トラックが多い。日本のトラック野郎のようにギンギラには振っていないが、ユニークなパターンやイラストで彩りを添えている。モンレーから約1時間のキンダシティで昼食。そこから、また1時間、内陸からの時を越え、霧にまつれた太平洋にぶちあたると、寒波の影響で、午前中はめったに晴らすことのない霧の街、ビズモニアだ。この街を抜け、サンタ・マリヤを経てガビオタへ。ここから先、101号線はしばらく海岸線に

なっている。潮風に吹かれながら、エコノミーの4速でリラックスした走りを楽しむ。ビーチの近く、近いためサーフボードを積んだクルマが多い。追い越すためスーパーシフトをパワーへチェンジ。タコメーターの回転数が1,000回転は2ア



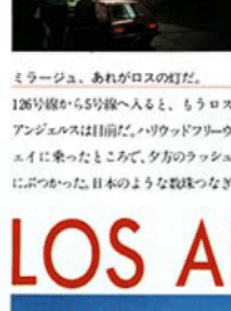
126号線にカリフォルニアを見た。ロスにもっとも近い高級リゾート地、サンタ・モニカへ。アメリカという、ヨーロッパの感じがする街をひと走りして、インターチェンジに入る。ゆるやかなカーブを3速のエコノミーで上っていく。進入路の坂道に入ったところで、パワーへチェンジ。ゲームと加速されたスムーズに本線へ合流する。4速にシフトアップし、落ち着いたところで、エコノミーへ切替える。ここからロスまでは約2時間。思ったよりペースなので、ベンチュラから126



号線へちょっと寄り道。いまでも景観が一変する。レモンやオレンジなどの果樹園が延々と続き、いかにカリフォルニアの雰囲気が、日本に輸入されるレモンは、この附近のものが多い。シスコを出る時に満タンのガソリンが、すでに残り少なくな



なっている。ガソリンスタンドへ寄って給油してもらう。燃費をざっと計算してみると、1あたり約18kmの燃費が出た。フリーウェイ走行が多かったことを差し引いても、たいした燃費のようだ。



ミラージュ、あれがロスの灯だ。126号線から5号線へ入ると、もうロスアンジェルスは目前だ。ハリウッドフリーウェイに乗ったところで、夕方のラッシュにぶつかった。日本のような数珠つなぎ



ではないが、スピードはぐんと落ちる。フリーウェイでこれだから、市街地はもっと混雑しているだろう。ロスアンジェルス名物のビルボードが、ミラージュを



迎えるかのように立ち並んでいる。ダウンタウンのきらめく灯が見える。ロスは、サンフランシスコから、約8時間、400マイル以上をミラージュで走ってきた。だが、不思議と疲れはない。フルリクライニングとシートスライドの全席で、最速のドライビングポジションを取れたし。シートのクッションも、柔らかなさざん草に似ていて、何よりもスーパーシートという新機構が生み出す。ミラージュの多彩な走りや、このドライブを楽しいものにしてくれたらう。

# LOS ANGELES



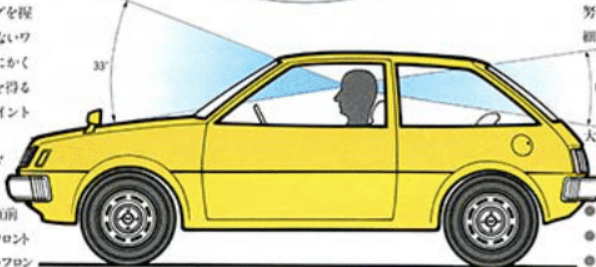
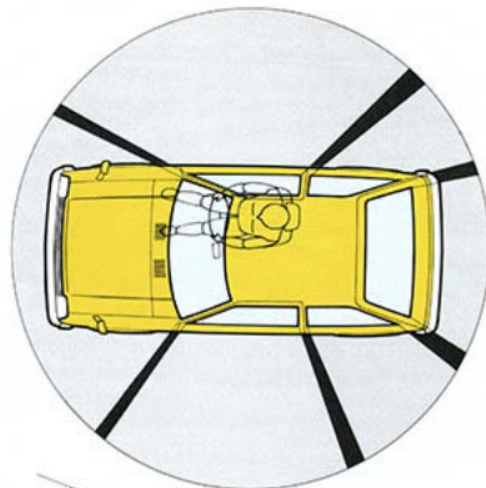


これほど明るく、開放感にあふれた視界のクルマがあつただろうか。  
ミラー・ジュカがめざしたもの。それは、走るグリーン・ハウスだ\*。



明るいクルマは選んだクルマなのだと  
 クルマだってそう。室内に明るいければ明  
 るいほどいい。視界は広ければ広いほど  
 いい。できれば、ジャンパビザンなんか  
 1本もなくて、全道通れるのが理想だ。け  
 れど、ボディ強度の点で、そこまではちょ  
 っと…。手っ取り早くいうと、クルマは  
 ボディとガラスで出来てはいます。ボデ  
 イの製造コストを下げようと思えば、高価  
 なガラスをケチり、鉄板を多く使うこと  
 ができるとい。ミラージュでは、そんな

●まず第に前に述べたようにワイド  
エリアのウィンドと極限まで細くした  
ビラー●前傾をもたせ、クルマの直前  
まで死角がないボンネット●広いフロント  
ガラスに対応し、机状面積の大きいフロン

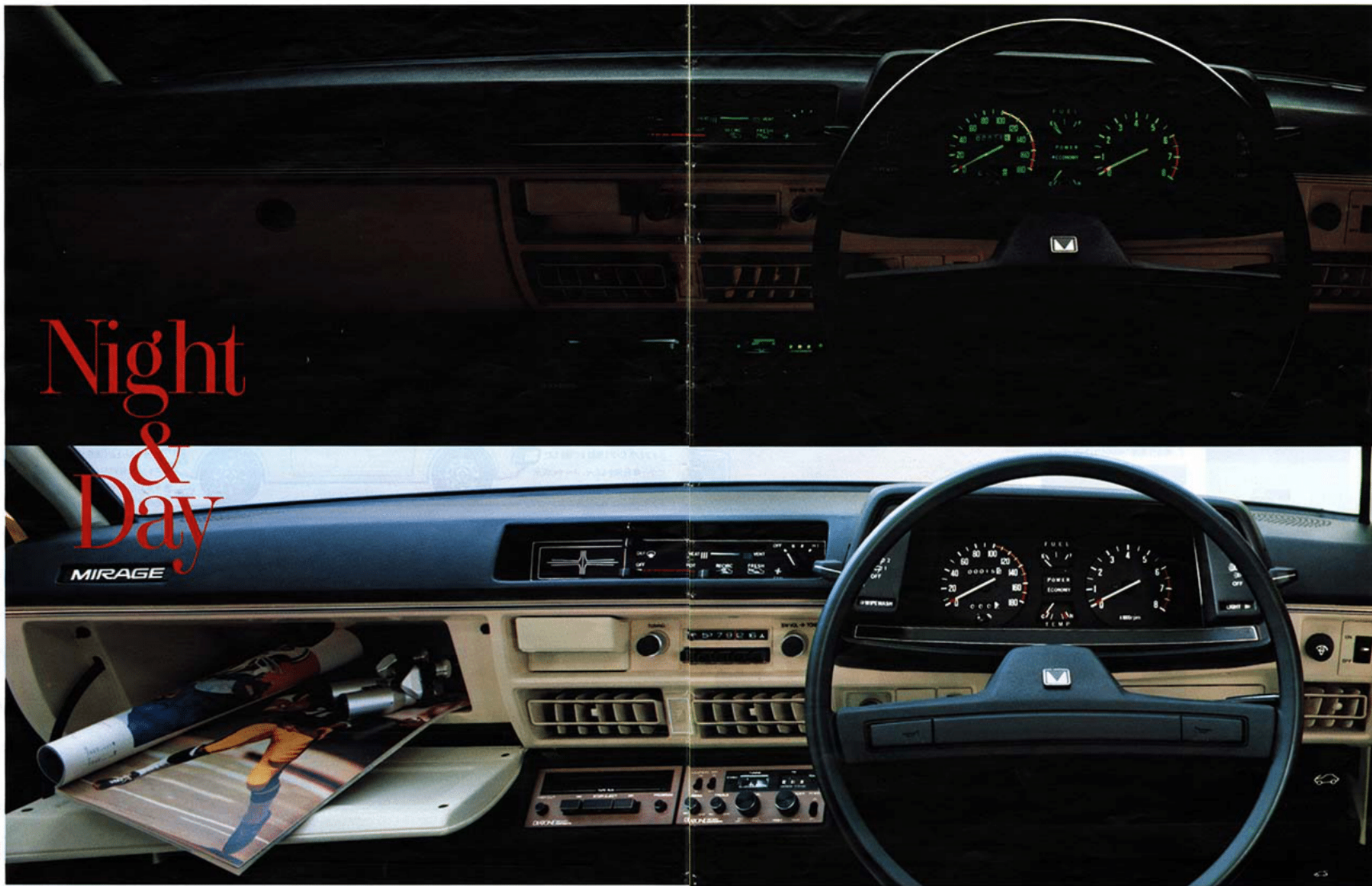


●ウォッシュや付与やワフやGLX以上  
●サイドデミスタはGL以上  
●熱線プリントリヤウインドはGL・GL





# Night & Day





# 明快なり、運転情報。

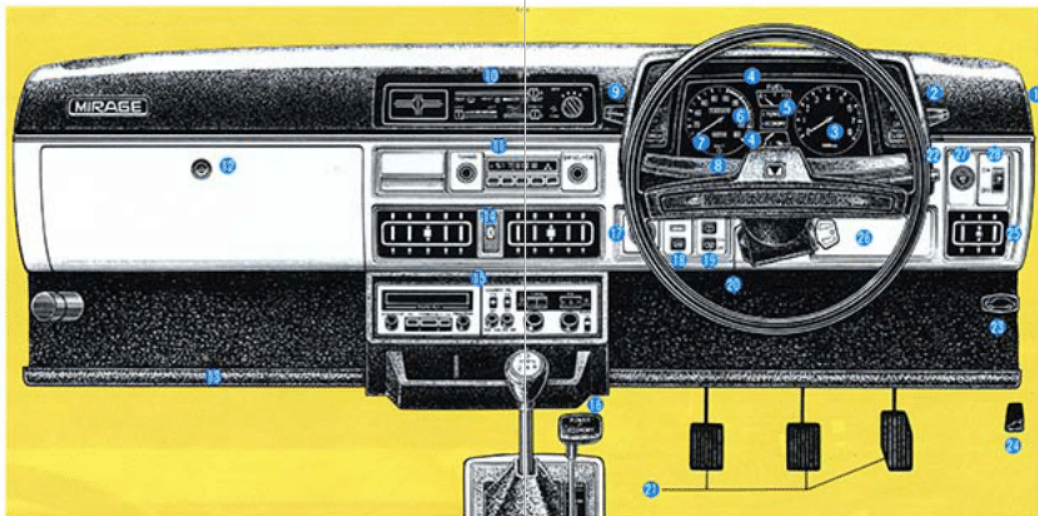
ムダなアクセサリが付いたインパネが多すぎるのではないだろうか？  
運転情報が手にとるように分かる。操作はすべて手を軽く伸ばすだけで済む。  
これが、インパネの第1条件。安全ドライブの原点だ。



ミラージュのインパネはシンプルに徹している。ムダなアクセサリ、ぜいたくな装備と思われるものは、いっさい排した。たとえば、時計はオプションになっている。いまは時計をしている人が多く、あまり必要ないと判断したからだ。その分、クルマの運転や安全のために必要な装備にふりまわしている。夜間走行のメータ類の見やすさを追求した照度コントロール・透過照明、ワイピングしたい時だけ軽く押せばいいワンタッチワイパー。そして、車線変更に便利なレーンチェンジャーなど、ミラージュならではの使いやす装備がいっぱいだ。その他、運転情報がひと目で分かる工夫や、手を伸ばすだけで操作できるスイッチ類の配置など、ミラージュのインパネにはスミズミにまで、機能性重視の精神が行き届いている。



レーン（車線）を変更した後、いつでもチカチカと、ウインカを点滅させているクルマが多い。ミラージュに新装備されたレーンチェンジャー、ウインカレーに触れている間だけ、ウインカが点滅する。ハイウェイでの追い越し時の車線変更などに威力を発揮。とても便利な装備だ。



- 見る機能と操作する機能がはっきりと分かれているミラージュのインパネ
- ① ワイドミスタ
  - ② ライトニング・スイッチ
  - ③ タコメータ
  - ④ フューエル・タンク・レベル・ゲージ
  - ⑤ スピードメータ・インジケータ
  - ⑥ スピードメータ
  - ⑦ トリップメータ
  - ⑧ 経費表示アラームランプ
  - ⑨ ワイド・スイッチ・ワンタッチワイパー
  - ⑩ バイレール・シート・コントロール・パネル
  - ⑪ AMラジオ
  - ⑫ グローブボックス
  - ⑬ フルアラームランプ
  - ⑭ センター・ベンチレータ
  - ⑮ カー・コンピュータ
  - ⑯ スーパー・ソフト
  - ⑰ シガライタ
  - ⑱ 無線プリントリヤウインド・スイッチ
  - ⑲ リヤ・ワイパー・ウォッシュ・スイッチ
  - ⑳ ハザード・スイッチ
  - ㉑ 正対姿勢をとれるヘッドレスト
  - ㉒ ウォンカ・レーン・チェンジャー
  - ㉓ エンジン・フード・オープン
  - ㉔ テールゲート・オープン
  - ㉕ サイド・ベンチレータ
  - ㉖ シューズボックス
  - ㉗ メータ照度コントロール・ツマミ
  - ㉘ ロング・パーク・スイッチ



⑪ 音質の優れた高感度AMラジオ



⑩ 膝裏まで届くバイレール・シート



㉘ 駐車時に便利なロングパーク・スイッチ



⑨ 窓ガラスの曇りも取るサイドミスタ



㉑ 避難時に役立つハザード・スイッチ



㉖ シューズ交換の簡単なシューズボックス



ひと目で分かる絵表示アラームランプ



鮮やかなグリーン・イルミネーションが美しい透過照明を採用。夜間走行でも、計器盤のメータをはっきりと見ることが出来る。さらに、メータ照度コントロール・ツマミで、外の明るさに合わせてランプの照度を自由に調節できる。

- ① オイルインジケータランプ
- ② チャージインジケータランプ
- ③ アップブレーキインジケータランプ
- ④ ブレーキインジケータランプ
- ⑤ ドライインジケータランプ
- ⑥ アラームインジケータランプ



㉗ メータ照度コントロール・ツマミ



⑥ スピードメータ・トリップメータ



⑦ 見やすい大型タコメータ



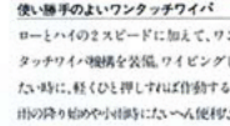
㉒ 無線プリントリヤウインド・スイッチ



㉑ 正対姿勢をとれるヘッドレスト



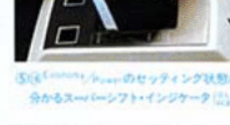
㉒ 無線プリントリヤウインド・スイッチ



㉒ 無線プリントリヤウインド・スイッチ



㉒ 無線プリントリヤウインド・スイッチ



㉒ 無線プリントリヤウインド・スイッチ



㉒ 無線プリントリヤウインド・スイッチ

㉒ 無線プリントリヤウインド・スイッチ









いま、アメリカの若者の間で、LOFT（食卓）住まいが流行している。ガランとした食卓のフロアを借りて、自分の住みたいように住む、暮らしたいように暮らす、新しいライフスタイルですね。そういえば、池田謙寿さんの奥さん、リサさんが「余白のあるカンヴァス」の中で、ロフト住まいの楽しさを面白く語っていました。

海のこちらでは、まだロフト住まいとまでは行かないけれど、同じように、若い人たちにワンルーム主義が定着してきたように。狭い国の中で、1億1千万人の人間が生活空間を奪いあうなんてナンセンス。どうせ狭いのなら、居間とか食堂とか寝室とかの壁をとりはらい、デンと大きな部屋をひとつもって、いんな用途に使おうという、自由で合理的な考え方ですね。家具なんかも昔の低いものが理想で、天井までの空間がグリーンと高く感じるなんてのがいいですね。

部屋の中で自分なりの生活の質を問題にする生き方。それはワンルーム主義。その生き方の延長として生まれたのが、リサさんのワンルーム。有効スペースの広さはもちろん、素材のひとつひとつまで充分に凝っている。スペースのムダは絶対に許さない。しかし材質は徹底的にぜいたくをしよう。これが基本となっている。

インテリアカラーは、オレンジ、グリーン（いわゆる若草の萌黄色）、それに白と黒のチェックの3色がベースカラー。各色の室内は、ラウンド・アクセントといってドア内装りの上端にそって現代のロマンの色、黒を配ってアクセントをつけている。メリハリのあるビビッドなインテリアだ。退屈を知らないインテリアをミラージュはめざした。

#### From West Coast

ロフトのワンルームに住むような若者は言葉にも敏感だ。そんな若者たちの間で流行っている言葉を紹介しよう。「Out to lunch」。これは、「ポケット」としてとか「間が抜けている」の意味。頭の中が休憩中というわけだ。典型的な使い方を、ハリウッド近くのヴァレスタラン「フィガロ」で見かけた。映画や音楽関係の仕事をしている若い連中の集まる店。このタパコの自動販売機に「Out to lunch」の貼り紙がしてあった。つまり、マシンの修理中ということ。流行語を使ってシャレのめしているわけだ。この他に、「Kick Back」もよく聞く。本来の意味は違うのだが、いまは「リラックスする」「ラクにやろう」という意味で使っている。この手のスラングを使うのが実にうまいのが、ウエストコーストの若者たちだ。（上の写真は、ロサンゼルス市内の有名な高級アパート「ワンルーム」のワンルーム）

# MORE ROOMY

ボディはできる限りコンパクトに。

室内スペースはできる限り広く、明るく、気持ちよく。

足の長い若者のための、スペース。

## ワンルーム志向

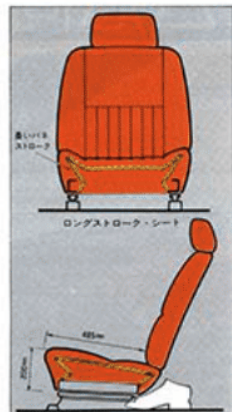




# クレマを持つということは、ひとつの大切な空間を所有することなのだ。

シートクッションの厚みを見てほしい  
これがロングストローク・シート

伸び伸びとしたミラージュの室内を味わいながらシートに腰をおろす。このクラスのクルマとしては数少ないほど上質なシートを用意した。シートを観察してみれば、いかに乗る人を大切に、やさしく迎えるクルマなのかよく分かる。まず、シートクッションそのものが外れてはいない。



シートフレームを低く取った分クッションを厚くし、文字通り最大級の快適さを生み出している。しかも、なかに隠されたスプリングの形状に注目してほしい。薄いクッションを活用し、スプリングをたっぷり効かせている。この独特のスプリングの形状がどこか魚の口に似ていることから、フィッシュ・マウス・スプリングと呼んだエンジニアがいた。愉快な話だ。



フルリクライニングシートスライド(180mm)

シートスライド量は、なんと180mm

フロントシートのスライド量は180mmも取られている。スライド調節するだけで身長145cmの小柄な女性から、180cmのビッグマンのドライバーまで、好みのライディングポジションがびたりと決まる。

さらに180度前後に調節のできるシートバックとの組み合わせでその範囲はさらに広がる。ミラージュはあらゆる体格のドライバーを積極的に受け入れるクハバだ。



フレキシブル・リヤシート

後席シート幅は1,290mmとたっぷりある。シート左右には大きなエルボウ・クリアランス(肘の部分のゆとり)を設けリヤ・パッセンジャーのためにスペースをプレゼントしている。(これは実際、想像以上にラクです)リヤシートのバックレストの角度は28°。人間が最も快適に座れる角度にセットされている。このポジションで90%以上の日本人に20mm近いヘッドクリアランスがある。ゆとりとしたリヤスペースだ。

フロントシートをいかに下げてもリヤのレッグルーム(足もと)はたっぷり。フロントシートの下側をえぐるという巧妙なデザインにより、後席の人の足もとにゆとりあるスペースを提供している。



FF方式、横置きエンジン、曲面ガラス、すべてが室内スペースを大きくしている。ミラージュはFF方式を採用している。このため室内フロアにはプロペラシャフトを通すための出っ張りがない。フロアはフラットで、びつと伸び伸びしている。そこに覗き目のないカーペットが敷き詰められている。

広さという点でミラージュが優れているのは同時に通算する有効スペースの確保だ。

エンジン横置きに搭載して、室内のタテ方向のスペースにゆとりをもたせている。室内幅は1,310mmとたっぷりしている。一体プレス成型のドアデザイン、タンブルフォームのボディ基本デザイン。さらにボディと同一面をなす曲率をつけた曲面ガラスの採用により、大切な目の位置の有効幅の拡大に貢献している。

窓や、さわか、さわか、さわかベンチレータシステムも充実。爽やかな走行のためのしめる。中央部の吹き出し口に加え、サイドベンチレータ(GL以上)を備えたミラージュは、外気を積極的に取り入れる。さらに目の前に曇りがちなドアガラスの曇りを消し去るサイドデミスタ(GL以上)も装備している。ファンは3段階換気式。冬はそのまま凍結防止のヒーターヒートとして使えるから便利だ。リヤへの換気もスムーズ。FF車ならではのフラットなフロア、クロスメンを確保した。



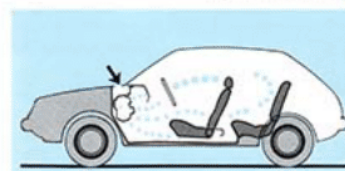
フラットなフロア・デザインにより、フロントシートの下を通って、外気は効率よくリヤへ流れる。室内を循環した空気は、ドアの下部に設けられた換気口からドアの内側を通して、負圧の最も高いドアの先端部から外へ吸い出される。



乗り降りのラクな大きなドア  
ミラージュのドアの幅は1,230mm、グリーンとワイドなデザインだ。しかも広いだけではない。ドアの上端がルーフにまで大きく切れていて、乗り降りの際顔をぶつけるということがない。ミラージュは、乗り降りのラクなクルマだ。

コントラストのはっきりした若いインテリアデザイン  
広く明るく、風通しのよい快適なルーム。これ以上に何かを求めるとしたら、それは人間の感覚のSomethingにかなう心地よい色調だろう。ミラージュのインテリアデザインは、同系色でまとめるという考え方を一歩進めた。ハイコントラスト・カラーデザインだ。たとえば室内をぐるっと一周とまわると、黒のラウンド・アクセント。これまでのクルマに見られなかったセブッドな表情をインテリアにもたしている。

ビルトイン式エアコン(オプション)  
全車にオプションで装備できるクーラはビルトイン式のエアコンタイプ。計器盤の下に組みこめるように、当初からデザインされているため、エアコンを取りつけた場合でも、室内スペースの邪魔になるということはない。四季を通じて活用できる除湿回路をもつ高性能エアコンをミラージュは用意している。



ベンチレータシステム



サイドベンチレータ (GL以上)

ドアベンチレータ



ビルトインベンチレータ



# 身長180cmのビッグ・マンが スムーズに乗り降りできること。

乗る人の使い勝手を無視したクルマは、ハイクオリティとはいえない。ミラーージュは持ち前の合理精神で、見事に応えている。

ドアを例にとって、ミラーージュの  
合理精神を語ってみたい。

ミラーージュのドアは、コンパクトなボディの割には大きい。幅が1,230mmもある。さらに、ミラーージュの乗降性を高めているものが2つある。ひとつはコンシールドドアリップだ。ドアの上端がルーフにまで切れているため、ルーフレベルが高い位置に付いている。つまり、乗り降りの時のヘッドクリアランスに余裕があるわけだ。頭をスムーズに入れることができる。

乗降性を高めているもうひとつは、ドアの前端の位置にある。ドアのオープニングラインは、タイヤハウスのすぐ近くから始まっている。ブレーキペダル位置からの距離は、わずか130mm。無理な姿勢を取らなくても、スムーズに足を出し入らせることができる。また、プロペラシャフトのない広いフラットフロアも、乗り降りの向上に役立っている。この結果、身長が180cmを越えるビッグマンでもラクラクと乗り降りできる乗降性を実現できたのだ。このように、ミラーージュのドアはたんに大きいだけではない。その機構や

取り付け位置にまで、ラクに乗り降りできるようにキメ細かな工夫がこらされているのだ。

ミラーージュは、使い勝手のよさを  
美しくデザインして見せる。

ミラーージュのドアを、もういちどじっくり見て欲しい。いわゆる別体のサッシュが付いていないことに気付くだろう。これは、ドア面とサッシュ部が一体でプレスされているためだ。そのため、ドアのウインドマわりがシンプルでスッキリしている。また、てびきのないフラッシュサーフエス・ボディを実現するのに役立っており、ひいては、走行性・経済性も向上させている。これが、ミラーージュならではの徹底した合理精神なのだ。







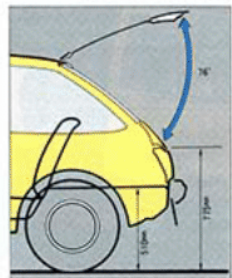
自由で有効なスペースを生む2ボックス“本物のクルマ”を志向するミラージュは、運に機能のために2ボックス・スタイルを採用した。人間のスペースと荷物のスペースを完全に分け隔て、それゆえに自由の効かない3ボックス・スタイルと比べると、2ボックスは、はるかに自由かつ有効にスペースを使用できる。より多様な要求に応じることができる。この2ボックス・ハッチ



バック・スタイルこそ、限られた外寸の中で、ユーティリティ・スペースを最大限に、そして自由に使えるのだ。ローローのコンパクトカーの例をもち出すまでもなく、2ボックス・ハッチバックは、これからのクルマの主流をなすことは、いまや常識となっている。ボディの前面にまで回りこみ大きく、低く、広く開くテールゲート。まず、ミラージュのテールゲートを大きく開けてみよう。このテールゲートはダッシュボード右下のオープン・ノブを引きさえすれば、運転席にいなから開けることができるし、もちろん外側からもキーで開閉できる。この種のボディで大切なことは、テールゲートの開口部を可能な



限り低くして、重くかたばる荷物の出し入れを少しでも助けることだ。充分な剛性を確保したボディと、横長のシンプルなテールランプは、ミラージュのテールゲートの開口部の高さを確保することを可能にした。地面からゲート下部までの高さは、775mmに過ぎない。しかも同様の大きなゲートは大きな荷物の出し入れをさらにラクにする。ウォッシュ付のリヤワイパー（GLX・GLSも装備されているが、新設計の小型ワイパーモータはゲートに負担を与えず、スペースも最小限に押さえられている。



深いトランクスペースをもたらした。FFやH字リヤ・サスペンションなどたんに広げておく。同時に、トランク・スペースにも注目してほしい。これこそ、ミラージュの誇りだ。リヤに余分な機構のないFF方式と、ミラージュのユニークなH字型リヤ・サスペンションは、きわめて深いトランク・スペースを設けるのに大いに貢献している。トランク床面の地上高は510mm、ゲートの開口部からの深さは205mm



もある。これだけあれば大抵のスポーツケースはリヤシェルフの下にタタき入るから。シェルフは、たんなる荷物置きだけでなく、文字通り便利で機能的に活用できる。それでも丈夫の高い荷物を積み込むのなら、シェルフをワンタッチで外せばいい。GLX・GLSのトランク・スペースは全てトリムで覆われている。これは荷物室というより、まさに豪華なルームの延長というべきだ。

ワンタッチで折りためる、リヤシート。そして本車にミラージュをユーティリティカーとして徹底的に使いたなら、リヤシートを折りたためたい。ワンタッチ式ロックによって左右どちらからでもリヤシートのノブを引きさえすればシートバックは前に倒れ、そこにはフラットな広い床面とワゴンさみの大きなトランク・スペースが出現する。ドライバーの後ろのスペースはすべて自由な空間となって、キミの前にあらわれるのだ。



# バックパッカー、ハッチバック。

3ボックスから、2ボックス・スタイルへ。  
ミラージュは、自分で演出できる、  
自由な空間をもっている。



●テールゲート・オープンはGL以上 ●リヤワイパーウォッシュ付はGLX・GLS ●リヤシェルフはGL以上 ●ワンタッチ前倒れリヤシートロックはGL以上





ホリデー・インのモーターの看板に、黄金色の夕陽が当たっていた。空の靑い青さは、重みをおびた濃いブルーにかわみうとしていた。毎日、落日はさながら数時間はつづくように思える。南カリフォルニアの夕暮れだった。

モーターは、静かだった。校風景なオフィスの前の、コンクリートの駐車スペースに、2台の自動車があった。2台ともおなじ方向をむき、正面から黄金色の夕陽をうけていた。

2台の自動車の、あらゆる部分が、隅にきらめいていた。1台は、1940年代はじめのものであらうと思われる、シヴォレーのステップサイド・ピックアップだった。時間とお金をたっぷり注ぎこんで美しく仕上げたボディには、濃紺の地色をバックに、荒野の落日の光景が、エアブラシで描いてあった。マグネシウム・ホイールにB・D・グッドリッチのラジアル・タイヤを

はいていた。当然、足まわりはかたくなおし、ブレーキもととかえ、エンジンも強力なものに乗せかえてあるのだらう。

となりにあってはいたのは、1964年型のシヴォレー・コルヴェットのファスト・バックだった。気が狂ったようなオレンジ色のボディに、真っ白なペイントで、虎の模様が入念に描きこんであった。オレンジ色の車体のあらゆるところから、白い炎が噴きあげ、ゆらめいているのだ。前後ともフェンダーを広げ、前のタイヤはレーシング・プロファイルのプロトラック50、うしろはグッドリッチのTA50。どちらの自動車も、みごとな仕上りのストリート・マシーンだった。

夕陽の中に立ち、ぼくは、その2台の自動車をながめていた。暴力的な青空と陽ざしに、荒涼な雰囲気をたたえたその2台は、よく似合っていた。

やがて、オフィスのガラス・ドアから、ひ

とりの男が出てきた。隠いり降りたのたくさんついたカウボーイ・ブーツに、新品のようなリーヴス・格子じまの長袖ウエスタン・シャツに、変ワラのナンカロン・ハット。ひょろりと背の高い、初老の男だった。鼻の下にひげをたくわえ、色の濃いサン・グラスをかけていた。

男は、ぼくのそばへ、ゆっくり歩いてきた。ならんで立ち、2台のストリート・マシンをながめた。男は、ボディ・ローションと果糖のにおいを見せていた。

「まあまあだな」と、男は言った。そして、白い炎を噴いているコルヴェットを指さし、「こっちのようはひと昔まえのスポーツ・カーだが、こっちのステップ・サイドは、ずっと昔を思い出させてくれるよ」

どんな昔ですか、ときいた。男は、自分がかつて体験した過去のひとときを、おどろくほど詳しく、語ってくれた。

日本とアメリカが戦争していたころ、男は、カントリー・アンド・ウエスタンのバンドでミュージシャンをやっていたという。今日はこの小さな町、明日はあの田舎町と、ワシントン・スタンドの無銭旅行をつづけていて、ある日、ケンタッキー州のはずれで、彼らバンドの乗っていた自動車が、エンジンから自燃をあげ、動かなくなった。

道ばたで待つこと2時間、自動車は1台も走ってこない。2時間たって、やっとのこと、1台、やってきた。

「いまでも、はっきりおぼえてるよ、これとおんなじ年式の、シヴォレーのステップ・サイドさ。農夫のおっさんがひとり乗ってて、野良仕事の道具としてこんばんはに使いこんでいたから、あちこちでこぼれ

らける。それに、泥まみれだし、牛や馬の糞もまだ生々しいのやめくわいたのが、びしりとこびりついてたな。俺たちは、そのおっさんに頼んで、次のショーのある町

まで、ヒッチハイクさせてもらった。夕方からはじまるショーに間にあわせるために、カントリー・ロードを日いっぱい飛ばしてもらった。楽器はいっしょに荷台に乗せた俺たちは、ステージ衣裳のままだった。全社員が、体じゅう、泥まみれ、糞まみれ、町に着いたときには、アメリカでいちばんきかないカントリー・バンドだったけど、ショーのはじまる時間ちようどだったから、そのままステージにあがったよ」

俺らは、無名の前座バンドだったという。彼らのあとにステージに出てきた有名なウエスタン歌手が、牛と馬の糞まみれのシン・ギン・カウボーイたちを、ステージに呼びもどした。

「乗っていた自動車が燃やし、農夫のピックアップトラックでヒッチハイクしてショーに間にあわせた事情を、その歌手はお客に説明してくれたんだ。ごらんのとおり彼らは泥まみれで、牛や馬の糞がふんふんに

おぼえて、彼らのような青年がいるが、アメリカはどんな国を相手にしても戦えるのであります。と彼が演説をぶつけてくれた。俺たちは拍手大かっさるだったよ」

徴兵で南太平洋へ戦争にいき、帰ってきてからは音楽とは関係のない仕事についた。しかし、10年たっても20年たっても音楽が忘れられないので、ついに意を決し、21年目から再びカントリー・アンド・ウエスタンのミュージシャンにかえり戻き。いまでは有名な歌手の、巡回演奏用のピックアップバンドの一員だという。

「どんなに遅いかにペンキを塗ってやっても、あの当時のピックアップトラックを見ると、俺の鼻の穴の中で、牛と馬の糞がにおうんだ」

男は、そう言って笑っていた。南カリフォルニアの夕陽に、この男もそしてこの男の話も、よく似合っていた。南カリフォルニアにお目合いの自動車をさがすなら、いくらでもある。

週末にぎわっているサンディエゴの公園に、真っ赤なピックアップトラックで乗りつけた男も、青空によく調和していた。白いアップライト・ピアノを荷台に乗せ、アンクル・サムスの衣裳に身をすくんだその男は、荷台の上でピアノを弾いてきた。ホスキー・トック・ピアノに、底の底に陽気な感じ、連弾で弾きまくった。人々がまわりに集まってきた。ピアノを弾き、荷台のわきに吊るしてあるエンジン・オイルの空きかんを、小銭を入れるのだ。

スリーパーを荷台にのせたピックアップトラックから、フリーウェイを走りつづけた道を、ウインチェスターの連発銃で道路標識を倒し倒ししていた男も、またかがフォルニアの夕陽に、この男もそしてこの男の話も、よく似合っていた。南カリフォルニアにお目合いの自動車をさがすなら、いくらでもある。

は、どれもみなほんとはよくあっている。From West Coast  
いまカリフォルニアの若者の心をとらえているカースタイルを紹介しよう。まず、乗用車。白人の若者に人気を呼んでいるのが、ものすごいピックアップ・スタイル。レースカー並みのワイドラジアルを後輪に履かせているので、後部をサスペンションで極端に持ちあげているためだ。メキシカン系の若者は、60年代のオールドアの空きかんを、小銭を入れるのだ。スリーパーを荷台にのせたピックアップトラックから、フリーウェイを走りつづけた道を、ウインチェスターの連発銃で道路標識を倒し倒ししていた男も、またかがフォルニアの夕陽に、この男もそしてこの男の話も、よく似合っていた。南カリフォルニアにお目合いの自動車をさがすなら、いくらでもある。

は、どれもみなほんとはよくあっている。From West Coast  
いまカリフォルニアの若者の心をとらえているカースタイルを紹介しよう。まず、乗用車。白人の若者に人気を呼んでいるのが、ものすごいピックアップ・スタイル。レースカー並みのワイドラジアルを後輪に履かせているので、後部をサスペンションで極端に持ちあげているためだ。メキシカン系の若者は、60年代のオールドアの空きかんを、小銭を入れるのだ。スリーパーを荷台にのせたピックアップトラックから、フリーウェイを走りつづけた道を、ウインチェスターの連発銃で道路標識を倒し倒ししていた男も、またかがフォルニアの夕陽に、この男もそしてこの男の話も、よく似合っていた。南カリフォルニアにお目合いの自動車をさがすなら、いくらでもある。



# 100km/h・69dBの静かな世界。

静かさこそ、ハイクオリティの証しと考えた。ミラージュの騒音対策は、まさに、いたれりつくせりだ。

風切り音の少ないコンシールドドリッパ、空気抵抗を減少させるコンシールドドリッパは、静粛性にも大きな効果をもたらす。ドリッパチャネル(雨どい)が表面に出ないで風切り音はほとんど発生しない。しかも、2重シールドドリッパ構造になっているので、室内への音の侵入も少ない。



音を作り出さない。ミラージュの機構。

## NON PROP-SHAFT

●FF：FFだから、プロペラシャフトなどの騒音源がない。●オキシエンジン：チューンノイズのないコグベルトタイプだから、エンジン音そのものが静かだ。●ノンプロペラシャフト：エコノミーレンジでは、エンジン回転数が下がり、静粛性をいっそう向上させることができる。●アクシジュ・サーフェス：走行中の風切り音の発生を徹底的に押さえている。



エンジン音をシャットアウトする遮音材付入式2重トールボード。

ミラージュは走行中のエンジン音を室内に入れないための徹底した対策を立てている。それが、遮音材付入式2重トールボード。これは、普通のトールボード(エンジンルームと室内を隔てている壁)に、さらにもう1枚トールボードを重ね、その間にインシュレータ(遮音材)をスキ間なく封入して、遮音を完璧にしたもの。2重壁プラス遮音材というミラージュ独自の万全の防音対策だ。(特許出願中)

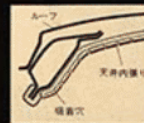


静かさの追求は、ミラージュのメインテーマのひとつだった。どんなに快適な居住性をもっていても、静かさが欠けていてはだめだ。音を消さない。出た音は素早く吸収する。外の音を入れない。ミラージュは、この3点を徹底的に追求した。そして、100km/hで69dB(ダシベル)という静粛性を実現した。騒音といわれる基準は80dB、3dB下と考えると、音は半分になっている。このことを考えれば、ミラージュの静かさが分かるだろう。



高周波の音を吸収する吸音天井。

ミラージュの天井にもご注目。小さな穴がびっばい開いている。これが、吸音の秘密。この穴にとび込んだ音は、室内にはね返らず、ルーフとの間に設けられたスキ間で吸収されてしまうのだ。とくに、高周波の音を吸収する役目を果たしている。



1400LX(アルミホイールはオプション)

吸音効果の高い一体フロアカーパー。

ミラージュのフロアは、スリットまで4mmのない一体フロアカーパーが敷き詰められている。このカーペットは吸音効果の高い材質で、遮音パッドの役割も果たしている。しかも、カーペットとフロアの間には、遮音フェルトとメルシート(遮音材)を敷きつめてあり、カーペットの厚みを加えるとなんと18mmもある。つまり、3重の遮音工夫がしてあるわけだ。室内音を効果的に吸収するとともに、タイヤノイズやボディ部からの音の侵入を防いでいる。



一体フロアカーパー







# 走る! スニンブルーム。

静かな走りがあるからこそ、サウンドが生きてくる。  
2ch・4スピーカーが、リスニングルームそのままだに響く。

ミラージュのGLSに搭載されたオーディオシステム。  
FMチューナーとカセットデッキ、プラス4スピーカーの本格派だ。  
他の車種でも、すぐに装備することができる。

## AUDIO SYSTEM 2CHANNEL 4SPEAKER

クルマの中は、さまざまな雑音が入り込み、あまりよい音響環境とはいえない。しかし、ミラージュの場合、前ページで述べたように、ほぼ理想的に騒音をシャットアウトする工夫がほどこされている。室内のダイナミックレンジは広がり、リスニングルームに引けを取らない音響条件だ。また、常に走っているクルマでは、安全性のためにも操作性が優れていなければならない。この点にも、ミラージュが採用したFMレシーバーとカセットデッキは、十分な配慮がなされている。FMとカセット、プラス2ウェイ・4スピーカー。そして、ミラージュの静かな走り。この組み合わせが、ミラージュを、走るリスニングルームに変えているのだ。

（いつでも美しい音を楽しめる）  
FMチューナー。  
FM放送は、サービスイアが強いという電波特性をもっているため、移動するクルマの中でFM本来の美しい音を聞くことは非常にむずかしい。そこで、ミラージュのFMチューナーは、SRC（自動ステレオ受信感度制御）回路を内蔵している。この回路は、電波の強弱に合わせて受信状態を自動的にコントロール。いつでも、クリアなFM放送を楽しむことができる。さらに、クルマにつきものの電波障害をなくするための機構もある。イグニッションコイルや点火プラグなどから発生する、あの「ガーン」という耳ざわりの音をカットするNK（ノイズキラー）回路がそれだ。また、FM特有の選局時に入るザッパという局間ノイズをカットするミュージング回路も内蔵している。これらの機能により、FM本来のビューで美しい音質がミラージュの車内を満たしてくれるのだ。その他の特長を並べて紹介しよう。

●大型チューニングメータ：針を中心に合わせるだけで、最適受信位置を導いてくれる。●プラネタリー駆動軸チューニングメータ：どんなに細かなチューニングもできるプラネタリー駆動軸を採用、大型メータとのコンビで、いつでもベスト

のチューニングができる。●フィルムダイヤル：狭いスペースでも大型スクリーンダイヤルと同じ効果をもつ横行フィルムダイヤル。ひと目で電波のありか分かる。●アンテナ部は18W・18Wのハイパワーだ。●FMチューナーは、トランスフォーマーレス回路を内蔵。広い周波数帯域（40～20,000Hz）をもつハイパワーアンテナ。コントロール部も充実。左右スピーカーのバランスコントロールと、前後の音量バランスをとるフェーダーコントロールにより、最適な音場が思いのまま。バスターレール独立トーンコントロールは、

（原音を忠実に再現する）  
カセット・デッキ部。  
クルマには、発進や停止の時にタープ走行の妨げとなる重力が加わってくる。そこで、安定したタープ走行をもたらすデュアルホールを採用し、リウ・フック（回転率10.15%）の精度を実現している。さらに、タープのヒスノイズをカットするNR（ノイズリダクション）回路も内蔵。実には原音に忠実な再現能力をもっている。もちろん、操作性もバツグンだ。その主なものは、●スロート・イン・オートスタート：カセット挿入口（夜間照明付）にタープを入れ、軽く押すだけでセッティングできる。●オートリソース：タープの片面が巻くと自動的に反転。ロングプレイが楽しめる。●プログラムスイッチ：タープ再生中でも、ワンタッチでプログラム切換えができる便利な機構。また、大切なタープを守る機構も充実し

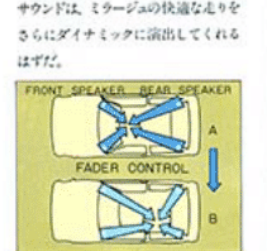
ている。●ダブルタープエンド検知機構：タープ巻き取り機構が止まると、ただちに逆転してタープの巻き付きを防ぐ。●オートピンチオフ機構：タープを入れたまま電源を切っても、タープが傷まない。

カセットデッキ（CX-10）仕様  
大きさ……140（幅）×58（高）×160（奥行）mm  
質量……4.1kg  
定格電圧/電流……12V/3A（10W出力時）  
再生方式……オートリソース・4プログラム・2チャンネル  
タープ速度……4.26cm/sec  
リウ・フック……0.15/11.1  
S/N比……45dB以上  
再生電圧特性……40～20,000Hz  
クロック……45dB以上

バスで±10dB（100Hz）、トレブルで±10dB（10kHz）の範囲内で、自分の好きな音に調整できる。また、音を絞りこんでも、メリハリのあるサウンドを楽しめるラウドネスコントロールも付いている。FMステレオレシーバー（CO-10）仕様  
大きさ……140（幅）×58（高）×160（奥行）mm  
質量……4.1kg  
定格電圧/電流……12V/3A（10W出力時）  
受信周波数……FM76～90MHz  
受信感度……14dB（A）以下  
S/N比……55dB以上  
出力……18W・18W以上  
適合スピーカー……4Ω（4Ω）  
ステレオセパレーション……30dB以上

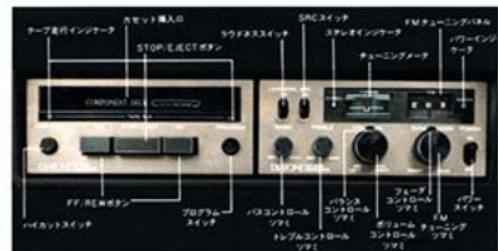


（迫力あるサウンドを生む）  
スピーカー・システム。  
大型マグネットを使ったフルレンジダブルコーン型スピーカーが4個搭載。10cm（前右）、13cm（前左）、12cm（後右）と11cmの異なる3種類のスピーカー・システムは、ミラージュの車内空間を測定し、もっとも効果的な組み合わせとして採用されたもの。ステレオ再生時における音像の定位感、ホームオーディオに引けを取らない。そのビューで迫力のあるサウンドは、ミラージュの快適な走りとともにダイナミックに演出してくれるはずだ。



フロント用スピーカー仕様  
型式……SR-10A・H型・SR-13F・H型  
使用スピーカー……10cmフルレンジ・13cmフルレンジ  
定格電力……15W  
最大電力……20W  
公称インピーダンス……4Ω  
再生電圧特性……40～17,000Hz  
出力レベル……84dB W/m  
最大電圧……8,500mV  
最低電圧……100mV  
耐圧力（使用電圧）……20V

リア用スピーカー仕様  
型式……SR-12WA・H型  
使用スピーカー……12cmフルレンジダブルコーン型  
定格電力……15W  
最大電力……20W  
公称インピーダンス……4Ω  
再生電圧特性……40～17,000Hz  
出力レベル……84dB W/m  
最大電圧……8,500mV  
最低電圧……100mV  
耐圧力（使用電圧）……20V



オプションに、  
パイオニア・カーコンポーネント。  
FMチューナー1、カセットデッキ2、アンプ2、スピーカー4個、を自由に組み合わせて、自分好みのオーディオ・システムを作ることができる。







パークレイアウトサザガートの暖か秋の日に



# パワーをケチるな。燃費をケチれ。

## 1200cc

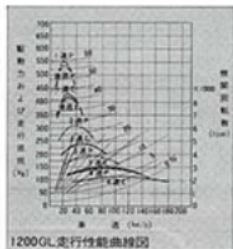
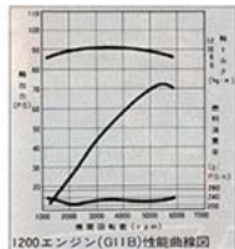
Max.Power  
72PS/5,500rpm  
Max.Torque  
10.7kg-m/3,000rpm

10モード燃費

**17km/L**  
1200ELは15.5km/L (運輸省発表)  
60km/h定地走行テスト値

**25km/L**  
1200ELは24km/L (運輸省発表)

●ミラージュは、その経済性と性能のよさですでに定評のあるMCA-JET・オリオン・エンジン搭載している。このMCA-JETの特長は、燃焼室に第3のバルブ・ジェット・バルブを設けるというアイデアで、いままでの常識をはるかに破る「超・希薄燃焼」を可能にしたことだ。  
●「超・希薄燃焼」がもたらしたことは、クリーンでスムーズな燃焼で53年規制をクリアし



たことはもちろん、少量のガソリンと多量の空気の混合気を燃焼させることにより実現した経済性のよさだ。さらに軽い車両重量と相まって、その燃費の伸びは驚異的といえる。

●そして、話の「パワー」・「エコノミー」の切掛けが「スーパースhift」の採用により経済性はさらに向上している。ミラージュは複雑な市街地の走行条件に選いといわれる10モード燃費でリッター当たり17kmという数値を記録している。

●省エネルギー、省資源という生活

親が注目されている。1滴のガソリンもムダにしない、というミラージュの経済性のアプローチは、このクルマをさらに価値あるものにしていく。

●性能面でもMCA-JETは見のめがめられたことがある。ゆとりある性能が車の軽い、空気抵抗の少ないフラッシュ・サーフェスのミラージュを軽々と疾走させる。

## 1400cc

Max.Power  
82PS/5,500rpm  
Max.Torque  
12.1kg-m/3,500rpm

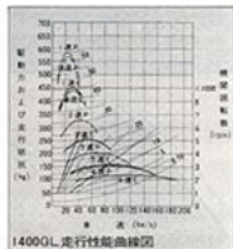
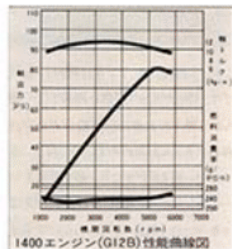
10モード燃費

**15.5km/L**  
1400GL・運輸省発表  
60km/h定地走行テスト値

**26km/L**  
(運輸省発表)

●MCA-JET・オリオン・エンジンに優れた経済性はかりでなく、ハイ・ドライブ・ビリティという点でも高い評価を得ている。実用範囲の高低・中速域でのトルクの高さ、高回転域での伸びのよさ、いずれも高いレベルを誇っている。

●燃焼効率のよい真半球型MS(ミニマム・サーフェス)燃焼室、吸排気の流れがゆるやかなV字型・バルブ配置のクロスフロー方式。これら三菱の育ちのエンジン技術の伝統を踏まえて完成された、MCA-JET。ジェット・ストロークによるスムーズな燃焼。そこから生まれるパワフルな性能。クリーン、エコノミー、パワフルというエンジンに課せられた大きなテーマを高いレベルで満足させている。



●一般走行はエコノミー・レンジで、そして駆動力が必要な山道走行や悪路走行はパワー・レンジで、という向きのスーパースhiftをもつミラージュによって、MCA-JETの実力はいかんなく発揮される。まさにMCA-JETとスーパ

ーシフトの組み合わせはスーパースhiftといえる。●経済性にもご注目。10モード燃費・リッター当たり15.5km、60km/h定地走行テスト値では26kmをマークしている。



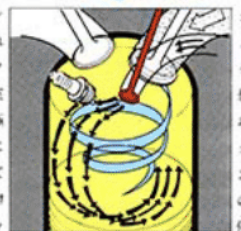
写真：ジェンコ



## クリーンエンジン。いま第2世代へ。

### MCA-JET

●クリーン・エンジン  
の代名詞とされ、わ  
れているMCA-JET。ク  
リーンさの鍵は燃焼室  
内での燃焼効率が高  
めて優れていること  
にある。その主役とな  
っているのが燃焼室に  
設計された第3のバルブ・



ジェット・ストロークにより、「超・希薄混合気」をスムーズに、一気に燃焼させることに成功。厳しい53年規制をクリアしている。クリーン度ばかりではなく、その経済性、その性能とも優れているポテンシャル

●ここから音速を超える勢いで燃焼室内に流れこむジェット流。そこには発生する

高い圧力が、定評あるMCA-JETがさらに、充実して、いま第2世代へ。





Q なぜ、ミラージュはFF方式にしたのですか？



FF (前輪駆動) 方式には、いろいろなメリットがあります。例えば、優れたスペース・ユーティリティ、高い安全性、自然な運転感覚、直進安定性など。現代の小型乗用車の理想を求めるためには「FF is The Best」だったのです。

Q どうしてFFはスペース・ユーティリティの面で優れているのですか？

まずそれは、動力部(エンジン)と駆動部(ギヤ、駆動軸)を一体にできることです。つまり、車の主要機能部の中で最も大きなスペースを占めるパワーユニットとドライブシャフトを一体にして、コンパクトにまとめられますから、残りのスペースのすべてを居住性や荷物に有効に使うことができるわけです。従って同じ全長でも、FR方式に比べて効率的にスペースが使え、室内長もたっぷりということが可能になります。

特にミラージュの場合、エンジンとギヤボックスを横置きにしているため、エンジンルームがより小さくなり、その分客室、荷室に使えます。



Q その他の大きな特長を説明してください。

ギヤボックスとデフを結ぶ長いプロペラシャフトが不要なことも大きなメリットです。つまり、FR車に見られるような、客室中央部の床下を走るプロペラシャフトがないので、床をフラットにでき、居住性は、はるかに快適になります。

さらにもうひとつ、リヤにデフや駆動



軸がないことから、リヤのタイヤをより後ろに配置することが可能になります。これにより、リヤシートへのホイールハウスの張り出しも少なくなり、実質的なシート幅を広くすることができます。

以上のように限られたスペースを有効に使うにはFFレイアウトが最も理想的であるといわれているのです。

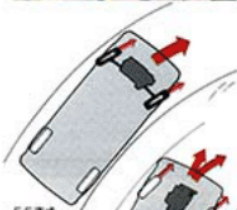
Q スペース・ユーティリティはトランクスペースにも貢献していますか？



もちろんです。前記のように、デフが後ろにないためトランクルームの床面をより低くとれますから、深い荷物ルームを作りだせます。さらにガソリンタンクやス

ベアタイヤの搭載もフロントエンジン・リヤドライブよりラクに配置できます。特に、ミラージュの場合、新設計のU字型リヤサスペンションと相まって、一段と広いトランクスペースが得られました。

Q FFが安全性の面で有利であるということ、どんなことですか？



FF方式

FR方式

最大の理由は、駆動輪と操縦輪が同一なこと。つまり、エンジンの回転を路面に伝えるのも、ハンドルの回転を伝えるのも、ともに前輪であることによる絶対的な方向安定性、直進安定性にあります。

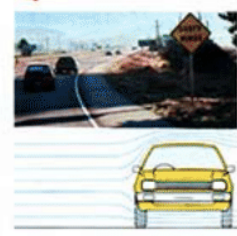
フロントエンジン・リヤドライブ、リヤエンジン・リヤドライブの場合、動力を伝えるのが後輪であるのに対し、操縦は前輪で行なっています。この場合、後輪は前方の直進方向に押す一方のため、前輪の方向と駆動力で押す方向が必ずしも一致するわけがなく、従って方向を安定させるのが難しいのです。

Q それでは、雪道や滑りやすい路面ではどうですか？



こういう状況では、FF車は絶対に有利です。特にグリップの悪い路面では、後ろから押すFR車は前後輪の方向を決めるバランスが崩れやすいため、前から引っ張るFF車なら、必ずドライバーのコントロール通りに走れます。例えば、スキーに行く場合、さけられない雪道走時もFF方式のミラージュなら、正確にコントロールでき、安全です。

Q 横風に対する安定性はどうか？



高速で走る機会が多くなった今日、高速道路の強い横風は、とても危険です。風の強い日にはトラックのように重いクルマでも一瞬に1m以上も横に吹飛ばれることがあります。しかし、重心が前方にあり、なおかつ適度に重量のかかった前タイヤが原

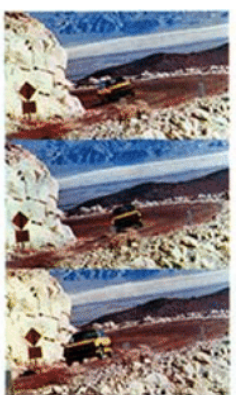
動しているFF車は、横風の影響は後輪駆動車に比べるとはるかに小さくなるという特長を持っています。

さらに、ミラージュは空気力学に優れたボディ形状や、車体が空気によって浮きあがることを抑えるエアダムにより、高速時の直進性を一段と高めています。

Q FF車の場合、コーナリングに難点があるといわれますが？

確かに従来のFR車では、コーナリング途中でアクセルをオフにした瞬間、車体の内側に回り込むせいで、これをタックイン現象と言いますが、FF車のデメリットのひとつでした。

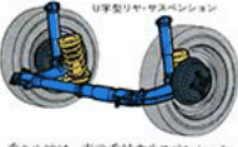
しかしミラージュは、サスペンションお



FF方式

の、ノーマル・サスペンションに集中して、重量配分が小さくなり、その分フロントのブレーキ性能が重視されます。制動力の8割近くを前輪が担当、つまり優れた前輪ブレーキが必要なのです。ミラージュは全車種の前輪にディスクブレーキを採用、しかも軽い踏力で大きな制動力が得られるマスタークックを装備しました(GL以上)。さらに放熱効果が高く過熱になっても、ブレーキ性能の低下が少ないのも特長です。

Q 乗り心地でもFF車は有利ですか？



乗り心地は、車の重量やサスペンションの設定に大きく左右されます。

FF車の乗り心地の面で有利な点は、①後輪を後方にもってくることで全長に対してホイールベースがたつとれるので、不快感やバウンスが抑えられます。②リヤにデフがないためリヤサスペンションが比較的自由に設計できる。ミラージュはこの2つの利点をフルに生かしてユニークな独立懸架式U字型リヤサスペンションを生みだしました。FF方式ならではの合理的かつ革新的な構造です。

Q ブレーキ性能に関してはどうでしょうか？



FF方式

の場合、ノーマル・サスペンションに集中して、重量配分が小さくなり、その分フロントのブレーキ性能が重視されます。制動力の8割近くを前輪が担当、つまり優れた前輪ブレーキが必要なのです。ミラージュは全車種の前輪にディスクブレーキを採用、しかも軽い踏力で大きな制動力が得られるマスタークックを装備しました(GL以上)。さらに放熱効果が高く過熱になっても、ブレーキ性能の低下が少ないのも特長です。

そのうえ、ミラージュはダイヤゴナル式の二重ブレーキ配管を採用、これはブレーキの油圧配管を1つは前輪と左後輪、もう1つはその反対というように上から見るとX型に配管したものです。従来の前後で分離した二重式に対し、このX型配管システムでは、一方が、片方のサスペンションに何らかの異常が生じても、常に前後のブレーキ力が割割されるという、まさに二重安全装置です。

さらにフロント・サスペンションにネガティブ・オフセット・ジオメトリを採用しています。これは前輪の片方にリンクやスリップなどの異常が起り、ブレーキが片働きになった場合でも、車を真っ直ぐに停止させる力が働き、曲線的な機構です。

Q FF方式はステアリングが重くなるというイメージがありますが？

確かに前輪駆動の大きなFF車では、ステアリングの重さはひとつの問題です。

しかし、ミラージュは細心の設計で完全に克服しています。前述のネガティブ・オフセット・ジオメトリもそのひとつ、ステアリングを軽くするのにも大きな役割りを果たしています。さらにミラージュは軽くシャープなフィードバックを味わえるよう



ラック&ピニオン・スタアリングを採用しました。ヨーロッパの優れたFF車では必ず用いられる形式ですが、特にミラージュは、ステアリング・ギヤの歯の相互角度や材質なども徹底的に研究し、フロントエンジン・リヤドライブに劣るほどの軽いステアリングの操縦性を得ています。

Q FF車は坂道に強いと聞きましたが、本当ですか？



確かに理論上では、坂道は得意ではありせん。これは、坂道の場合、駆動輪たる前輪の荷重が減り、100%の駆動力を伝えることになるからです。特に大量の重い荷物を積んで急坂にのぼったときに、これが顕著に出ます。しかし、これはあくまでも理論上の話であり、しかも極端な限界状況でのことで、日常の生活のため、

事実、ミラージュを始め世界中のFF車は、乗用車で登れる道ならどんな急坂でも定員乗車で楽に登れます。FF車が登れないほどの急坂なら、大半のFR車でも登ることは難しいといえます。

そのうえ、ミラージュはユニークなスーパーシフトを備えています(GL以上)。エコノミーレンジでも通常の坂道は楽々こなせます。特に強い坂の場合には、パワーレンジにワンタッチで入れれば、頼もしい登坂力を発揮します。スーパーシフトを備えたミラージュは、坂道もまったく問題にしません。

Q 構造が複雑といわれるFF車の信頼性はどうか？

FF車が複雑だから信頼性が低いといわれたのは昔の話です。めざましい技術の進歩は、信頼性の点でもFR車と同等かそれ以上のレベルに高めています。そのことは、世界中でFF車が圧倒的に増えていることから立証されているといえます。

# スペース、乗り心地、操縦性。 FFの理想がここにある。



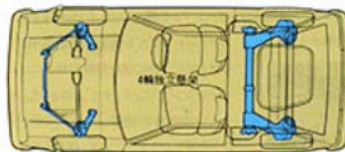
# 詳説。メカニズム。

## PART ① 機構・足まわり編

両側のスパーシートとMCA-JETという優れたパワーバック。さらにエンジンスペースの確保に最も理想的な構造に搭載。ミラージュの足まわりは、この合理的なパワーユニットレイアウトと、そこから生まれた余裕をベースにデザインが開始された。

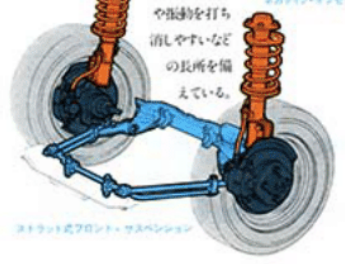
### 安定走行、快適性を約束する 4輪独立懸架

ストラット式の前後、ユニークなU字型のトレーリング式の後輪サスペンションとに独立懸架方式。ミラージュは最も優れた、安定性、乗り心地がよいといわれている4輪独立懸架を採用している。



### シンプルで強い ストラット式フロント・サスペンション

フロントに駆動輪があるFF車にとって、フロント・サスペンションの設計は、クルマ全体の性格を変えてしまうほど、大切なポイントだ。ミラージュは基本構造がシンプルで、それ自体の剛性が高いストラット式を採用。タイヤから入ってくる力を分散できる。スペース的に余裕がある。そして、路面ノイズや振動を打ち消しやすいなどの長所を備えている。



### バンクの際もハンドルをとれない ネガティブ・オフセット・ジオメトリ

ミラージュのフロント・サスは一般的なレイアウトではない。新しい工夫がもたらされている。両側のキングピンのネガティブ・オフセットの採用がそれだ。これは、タイヤの傾斜の基準となるキングピンの延長線が下の横線と交差するように、タイヤの中心線の外側で路面と交差していることがポイントだ。ミラージュの場合、このオフセット量は5mm。この5mmのオフセットはどのような働きをするのだろうか。ひとことでいえば安全のためだ。実例をあてはう。万一、走行中に片側前輪(左側としよう)がパンクしたとすると、ハンドルはどうしても左側にたがってしまふ。しかし、このネガティブ・オフセット・ジオメトリの効果で、ホイールを自動的にかへ向けようとする力が生まれる。結果として車体はまっすぐの姿勢を保つというわけだ。



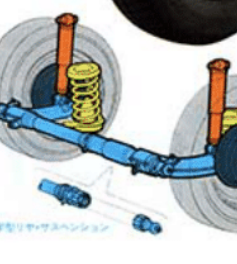
### 摩擦を減少させ、素晴らしい乗り心地と正確なステアリング・レスポンスを生むオフセット・スプリング

さらにフロント・サス上部に注目してほしい。ストラットの軸とコイルスプリングの中心がずれていることが分かるだろう。このオフセット・スプリングは、ストラットのゆがみによるフリクション(摩擦)を減らし、スムーズで快適な乗り心地と、正確なステアリング・レスポンスを生む。スプリング自体のバネレートも低く、ストロークも大きく、乗り心地の向上を図っている。加えて、GL以上は車体の横ゆれを効果的に抑えるフロント・スタビライザーを装備している。



### 燃料タンク、スベアタイヤのレイアウトに最適な、ユニークなU字型リヤ・サスペンション(特許出願中)

FF車の場合、リヤ・サスペンションは自由に設計ができ、それだけ設計者にとっては幅の広い所なのだが、ミラージュの設計者は、この自由さをフルに活かして、ユニークでアイディアのあるU字型リヤ・サスペンションを生み出した。この最大のメリットはU字型の中央の広いスペースは、燃料タンクやスベアタイヤをすっぽりと収めることができることだ。



### フロアを低くすることができ、燃料タンクやスベアタイヤによってスペースを犠牲にすることをさけることができたのだ。

まさにムダをいっさい省くというミラージュのLess Bulky, More Roomyの設計思想がここに表れている。このU字型サスペンションは、左右後輪をトレーリングアームで吊り、トレーリングアームをパイプで結んでU字型を構成。サスペンション自体は柔らかいゴムブッシュを介してボディにマウント。路面からの振動・騒音を効果的に吸収する。



### 正対姿勢で残れない、安全運転を。これもミラージュの大きなポイントだ。

シャープな切れ味。ラック&ピニオン式ステアリング・ステアリングはミラージュの隠れた見所のひとつ。ギヤ形式は、応答性が正確で、シャープなフィーリングをもち、しかも操舵力の軽いラック&ピニオンを採用。ドライバーの意図をそのままステアリングに伝え、一方、ドライバーにとっては前輪の挙動が車を通じて的確につかめるという特長をもつ。その持ち味はシャープだ。



### ラック&ピニオン式ステアリング

レーキは、単車ブレーキとしての性能も重視したリーディング・トレーリング式のドラムを採用している。バランスのとれた制動力を示す、X型配管ブレーキ。ミラージュのブレーキシステムで特筆されるのはブレーキの油圧回路をX型にセットしたこと。二重配管を前後に分けたうえ、右前輪と左後輪、左前輪と右後輪の対角線に分けて配管している。この効果はたとえば片方の油圧キットに万一異常をきたしても、前後双方の制動力を確保し



て、ラウンスのときはブレーキ性能を維持する。しかもフロント・サスペンションに組み込まれたネガティブ・オフセット・ジオメトリによって、車の方向安定性を確保するという二重の信頼性をもつ確かな機構だ。



GLX, GLSは155SR13のスチールラジアルタイヤを装着。タイヤは、クルマの走りやハンドリングに大きな意味をもっている。優れたタイヤの採用は、そのクルマの価値を高めることに通ずる。特にFF車の場合それが顕著だといえる。ミラージュは155SR13のスチールラジアルタイヤを装着している。GLX, GLSはスチールラジアルタイヤは、一般のラジアルタイヤに比べ耐摩耗性、燃費性能に優れている。つまり社会のニーズにぴったりとマッチした省資源・低燃費タイヤであるといえる。まさにミラージュらしい心づもりである。なお、EL, GLには16.00-12-4PRタイヤが装着されている。



スチールラジアルタイヤ(155SR13) GLX, GLS

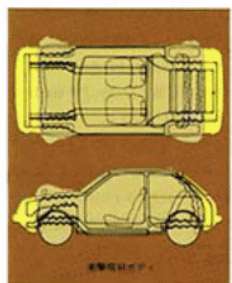


# 詳説。メカニズム。

## PART ② ボディ・安全編

（剛構造の中央、柔構造の前後面、ミラージュは衝撃吸収ボディ）

ミラージュのボディ構造の基は2ボックスシェープのモノコックである。だが設計上は3つの主要部からなりたっている。つまり、ダッシュボードから前の部分、リアシートバックから後ろの部分、そしてこの双方の間の中央部の3つだ。この3セクションでは細部構造、強度ともそれぞれ異なっている。中央部の乗客スペースは頑強な域になっている。フロアパネル、フロントビラー、ルーフレール、そしてドアの各部は最大限の強度と剛性をもつて設計されている。



一方、剛構造の乗客スペースとは対照的に、前後部は柔構造に設計されている。ボディパネル、フロアセクションはコンピュータを駆使して、究明され衝撃に応じて変形する。前後の柔構造部は、自ら変形することによって衝撃エネルギーを吸収し、中央部の客室部を守るのである。ミラージュのボディは、堅固な域の前

後には衝撃吸収ゾーンをつけ、なかの人間を守るというトータル設計であることに注目してほしい。

（車体から大きく張り出したコーナーラバー付大型バンパ）

バンパは思いやり車体から張り出した大型の安全タイプ。低速での衝突ではボディへのダメージを避ける。これに加え、バンパの角にはソフトなコーナーラバーが設けられている。他車への軽い接触や歩行者保護のための親切な心づくだ。

（2クッションで衝撃を吸収するコラプシブル・ステアリング）

ソフトパッドの張られたダッシュボードをはじめ、窓枠はすべて柔らかい表面で覆われ、危険な突起物は徹底的に排除されている。ステアリングとギヤボックスとを結ぶシャフトは、もちろん、衝撃吸収構造になっているが、さらに2か所のジョイントで、衝撃を吸収できる構造になっている。衝撃時には、二重のクッション効果で衝撃を吸収する安全構造を採用している。

（車体感知式、ELR付シートベルト（GLX・GLS））

死亡事故の過半数がシートベルトを着用してきえないが助かっていたといわれるように、いまやシートベルトを着用することは全ドライバーにとっての義務となっている。ミラージュは重さが気軽に着脱する型になり、着用中の圧迫感、異物感の少ないシートベルトを特に用意した。車体感知ELR付

のこのベルトは、急ブレーキなど車体に一定以上のG（加速度）が生じた時には、自動的にベルトをロックさせる。従って普通はまったくフリーだから、着脱性に優れている。しかも、ワンタッチで着脱ができる。

（安全に直結する、軽快なフットワークをもつミラージュ）

シートベルトをしめて安全運転を。760～800ccという軽量設計と、1200cc



72馬力、1400で82馬力というワフルな性能と600kgの軽さ。馬力荷重が小さく、素早い加速と敏捷な動きをクルマにもたらす。とっさの時の回避能力に優れている。FF方式のメリットを生かし、しかもFF固有のクセを押さえたサスペンションの組み合わせられたハンドリングもまた、事故回避能力を高めるためのものである。バンクしてもハンドルをとられにくい。フロントサスペンションのセッティングも

積極的安全のために導入された一例である。よくいわれることであるが、よく走るクルマは安全だ。という事実をミラージュは身をもって実証しようとしているのだ。

（広い視野は安全運転に欠かせない）  
ドライバーを可能な限りリラックスさせ、必要な情報を正確に提供することも安全ドライブの大きな柱である。大きなウィンド、細いビラー、低くブレーンなボンネットがもたらす、圧倒的に広い視野。運転視界の死角という言葉を忘れてしまふ。素早くウィンドの勢いを取るベンチレーション・システム。運転視界の側



メリヤウィンド（いずれもGL以上）も装備している。ワイプブレードは405mmと長く、雨天時にも広い視野が確保されるし、GLX・GLSにはウォッシュ付メリヤワイパーが標準装備されている。



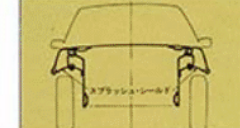
（燃料タンクは安全な場所に配置されている）  
事故で恐ろしいのは2次災害。なかでも燃料タンクの引火による火災である。この点でもミラージュは徹底的に配慮して

いる。U字型リヤ・サスペンションのためガンソリ・タンクは後車軸間という、衝突時に最も影響を受けにくい位置に置かれている。それでも容量は40リットルとたっぷりとられている。



（見えない所にも、こんな配慮が…）

安全な車は、当然長持ちするものだ。このミラージュも、長年に渡って良き友として使われるクルマとして設計されている。たとえ経年劣化、電着塗装や要所の亜鉛メッキ腐食使用、金属と金属とが直接接触しないように気配られた細部設計などにより腐食の発生を抑えている。フロントフェンダー内にはスプラッシュ・シールドを採用。フロントのマッドガードと合わせ、たまりやすい泥水や飛びはねの行から守っている。クルマのサイズとまで高品質な物語る入念な仕上げがここから伺える。それがミラージュだ。



（細さと強さが両手した二重構造をもつビラー）

視界の死角となるビラーは細い。しかし、それは安全を確保するのに十分な強度を保ったうえでのことだ。この細いビラーの構造上の秘密は、内に薄い補強材をシールドしていることにある。剛性が高く、細くても強い安全なビラーだ。



二重構造をもつ細いビラー





© スタン・ホルム 近頃のヌード・ビーチにて

# 健康美について考えるページ。

サビを防ぐための配慮がボディのすみずみにまで。いつまでも美しい塗装を保つ秘訣だ。

## 女を美しくする法。

たとえば、エステローダーのリップスティックを使い、エリザベスアーデンのマニキュアをしても、女はシンから美しくなれない。ほら、なんとかの厚化粧というでしょ。化けるメークより、素顔のトリートメントを小まめに、バックでシワを伸ばしたり、サリッシュで栄養を補給したり、髪は肌の手入れがモノをいうわけ。だから、それだけでも不十分。美しい肌を保つには土台のカラダぜんぶが若々しく、健康であること。だから飲みすぎや、よからぬ遊びで、夜ふかしさせないように要注意。もっと欲をいへば、健康なカラダに豊かな栄養がプラスされて、はじめて女の美しさが輝くわけ。ド・モレシヤンさんがいつもいっていることです。

## ビシビシした健康美。

タルマだって、いくらワックスをかけて磨いたって、肝心の塗装がよくないと、ムダ骨というもの。とくに、なん層もの被膜の下に隠れた、防錆塗装や特殊処理に手ぬかりがあると、これはもうタイヘン。たちまち化けの皮が剥がれ、老化現象が目立ってくる。ミラージュのメ

ノボディを見給え。健康美でハチ切れそう。電着塗装で、すみずみまで防錆処理が行きとどいているからだ。

それに、要所々々は亜鉛メッキの

スブラッシュシールドを装着し、雨水の浸入によるサビをシャットアウトしているのだ。色に出にけり、わが恋は...

ことしのファッショカラーは、



鉄板で覆い、サイド

シルの裏面は塗料インジェクションで水ももらさぬ防錆体制。ために、フロントタイヤの奥、フェンダーの裏をのぞいてごらん。メ

ネガス

ミにとけてしまい、そうなるテクニカラーだ。そうだから、走る流行色はというと、これは一時的な流行色というより、世界的な相対として、メ

ノグンと彩度の高い色。スポーツでカジュアルなボディカラーに、若い視線が集まっているようだ。具体的に、オレンジ、イエロー、イエローグリーン、キヤニオンレッド、ホワイトといった、ミラージュカラーがその典型。もちろん、アダルト好みのシルバーとゴールドも用意してある。昔も今も、色に好みはつきもの。さて、キミが恋する色は？

## From West Coast

あらゆるスポーツが行なわれているウエストコーストで、ひそかに人気を呼んでいるのは、なんとハレーボール。ハンティントンやレンドなど、ロスのビーチでは必ず3、4組の若者たちがやっている。いわゆるスポーツマンタイプでない人たちが、手軽に身体を動かせるスポーツとしてハレーボールに注目したようだ。もちろん、健康のため、アメリカ人の健康への気遣いは、大変なもの。自然食品の店はちょっとした街には必ずあるし、健康によいフローズンヨーグルトのバーはチェーン店もあるほど。そういえば、バークレイの学生の間では、タニコを吸わないのがカッコイイ、とされているとか。ウエストコーストは、健康そのものだ。



# 装備品ストリート。

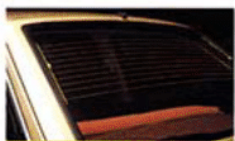
リーズナブルな眼で選び抜いた装備を、ずらりと品揃え。  
ミラージュならではの工夫や配慮が、ひとつひとつに。



角型ヘッドランプ  
霧の日などに起こりがちな光線現象を抑えたシールドタイプの全光線型ランプ。



コーナーラバー付大型バンパ  
衝突時の安全性が高い大型バンパ。軽い後輪からバンパを守るコーナーラバー付。



熱線プリントリヤウインド  
リヤウインドの曇りを素早く取り除き、雨天時にも安全な後方視界を確保。



リヤシエルフ  
トランクルーム内のプライバシーを守り、手荷物を置く際にも便利。



タコメータ  
エンジンの回転数を的確に伝え、その特性にあつた適正な運転を奨励。



トリップメータ  
ワンタッチでセットできる走行距離カウンタ。旅行する時などに役立つ。



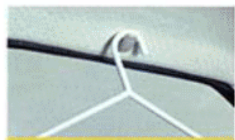
メータ照度コントロール・透過照明  
美しく見やすいメータ照明。周囲の明るさに合わせて計器照度の光量を調節できる。



ワイパースイッチとライティングスイッチ  
ハンドルを握ったまま操作でき、しかもON/OFFがひと目で分かるスライド式。



フルドア内張り  
室内にメタル部が露出してないソフト仕上げのフルドア内張りのドア内張り。



コートハンガ  
後部両側に設置。運転のシマになる上着などをかけておくのに便利。



ワイパ(ワンタッチ機構付)  
ローとハイの2スピードに加え、小雨時などに威力を発揮するワンタッチ機構付。



リヤワイパ(ウォッシャー付)  
起死回生の瞬間に、クリアな後方視界を確保。ウォッシャーノズルはゲート側に。



レーンチェンジャ  
離れている間、ウィンカが点滅。車線変更に便利なミラージュならではの機構。



デイトナイトロー  
夜間走行時に後続車のヘッドライトの眩しさを抑える昼夜切換え式。



積雪足動型バイレールヒーク  
踏みはたき、つま先の冷えない、積雪足動型。冬の長時間ドライブに威力を発揮。



サイドデミスク  
サイドウインドの曇りを取り除き、雨の日でもクリアな後方視界を確保。



フルリクライニングシート  
最適な運転ポジションが得られる180mmのシートスライドとフルリクライニング。



ELR付シートベルト(前席)  
衝突時には自動的にロックする安全なELR機構が付いた3点式。



フロントシートバック倒れペダル  
ペダルを踏むと、フロントシートが前に倒れ、ラクに後座へ乗り降りできる。



テールゲートオープン  
運転席右側のレバー操作で、テールゲートを開けることのできる便利な機構。



サンバイザ  
ハーフにピッタリと納まるサンバイザ。ミラージュの広い視界をさらにスッキリと。



フルアングトレイ  
助手席から運転席まで伸びた、狭くはど広いスペースの大型アングトレイ。



ドアベンチレータ  
室内を循環した空気をドアから外へ。換気効率のよいドアベンチレーション。



サイドベンチレータ  
運転席をいつもさわやかな状態に保つベンチレーション。快適な運転を。



スチールラジアルタイヤ(155SR13)  
高速走行に威力を発揮するラジアルタイヤ。横すべりやパンクにも強い。



ワンタッチ倒れリヤシートバック  
左右どちらのノブ操作でも、ワンタッチでリヤシートが倒れる便利な機構。



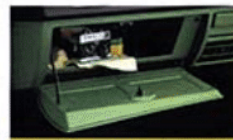
アームレスト(後席)  
セジがラクに納まるスペースを取ってある大型のアームレスト。



熱線吸放ガラス  
太陽熱を遮る熱線吸収ガラス。真夏の走行も、あまり暑くありません。



スーパーソフトフロアコンソール  
小銭を整理でき、有料道路の料金所などで便利なコインボックス付。



グローブボックス  
地図や手帳などの小物を入れて便利。出し入れもスムーズなワンタッチ式。



強靱ベンチレータ  
ミラージュの室内をいつも快適なコンディションに保つベンチレーション。



ヒューズボックス  
ヒューズ交換は、運転席から軽く手を伸ばせばOK。スベアヒューズ2本付。



フロントスタビライザ  
コーナリングでの揺れを強くし、安定性を高めるスタビライザ。



マスタック  
軽く踏むだけでも、確実なブレーキが行なえるマスタック。



フロントディスクブレーキ  
耐フェード性や耐水性に優れたディスクブレーキ。確実な制動効果を実現する。



フロントマッドガード  
ボディサイドへの泥ハネを防ぐとともに、足まわりにも快適さを加える。



フロアコンソール小物入れ  
タバコやチケットなど、ちょっとした小物を入れるのに便利。



AMラジオ  
ボリューム調整のラクな大型ツマミの高感度ラジオ。音質に優れ、音域も広い。



AUDIO SYSTEM  
2CHANNEL 4SPEAKER  
FMチューナとカセットデッキ、プラス4スピーカーのカーオーディオ。ホームオーディオにもひけを取らない本格的な音。



# ミラージュ・5ブラザーズ。



## 1200EL



4段ミッション



コーナーラバー付大型バンパ



狭量足踏型バイレベルシート



グローブボックス



フロア・コンソール物入れ



ワンタッチワイバ



レーンチェンジャ



ドアベンチレータ



フロントマッドガード



フロントディスクブレーキ



### 1200ELの主な装備

#### ●機能

4段トランスミッション  
4輪独立懸架  
チューブレスタイヤ(6.00-12-4PR)  
フロントディスクブレーキ

ペダルフリー・オートチョーク  
AMラジオ

レーンチェンジャ  
ワンタッチワイバ  
バイレベルシート  
摺動ベンチレーション  
フロントシートバック前倒れ  
脱着式ルームミラー

シガライク  
サンバイザ

●エクステリア  
コーナーラバー付大型バンパ  
角型フェンダミラー  
クォータウィンドモール  
フロントマッドガード  
センターキャップ(黒)  
ホイールナット(蓋給)

●インテリア  
ビニルレザーシート  
ヘッドレスト別体式ローバックシート  
フルリムドア  
フロントビラトリム  
一体式二乗用フロアカーペット  
トランクルームマット  
2トーン計器盤



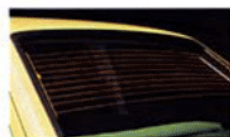
# 1200GL



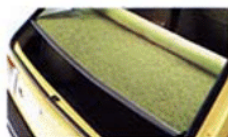
スーパーシフト



ドアモール



熱線プリントリヤウインド



リヤシエルフ



フルアングトレイ



サイドデミスタ



サイドベンチレータ



フロントシートバック前倒れベダル



スーパーシフトフロアコンソール



マスタバック



1200GLにプラス装備された

装備

●機能

スーパーシフト

スーパーシフトインジケータ

マスタバック

熱線プリントリヤウインド

テールゲートオープナ

フルアングトレイ

自立式シートベルト

アシストグリップ

コートハンガ

助手席サンバイザ

サイドデミスタ

フロントシートバック前倒れベダル

ワンタッチ前倒れリヤシートバック

●エクステリア

熱線吸収ガラス

ヘッドランプベゼルモール

グリルモール

ドアモール

●インテリア

ニットシート

リヤシエルフ

2トーン・ドアトリム

センター・リヤビラトリム

スーパーシフトフロアコンソール

# 1400GL



スーパーシフト



ドアモール



熱線プリントリヤウインド



リヤシエルフ



フルアングトレイ



サイドデミスタ



サイドベンチレータ



スーパーシフトフロアコンソール



マスタバック



ワンタッチリヤワイバ(オプション)



1200GLと同装備

●機能

スーパーシフト

スーパーシフトインジケータ

マスタバック

熱線プリントリヤウインド

テールゲートオープナ

フルアングトレイ

自立式シートベルト

アシストグリップ

コートハンガ

助手席サンバイザ

サイドデミスタ

フロントシートバック前倒れベダル

ワンタッチ前倒れリヤシートバック

ワンタッチリヤワイバ(オプション)

●エクステリア

熱線吸収ガラス

ヘッドランプベゼルモール

グリルモール

ドアモール

●インテリア

ニットシート

リヤシエルフ

2トーン・ドアトリム

センター・リヤビラトリム

スーパーシフトフロアコンソール



# 1400GLX



スーパーシフト



# 1400GLS



スーパーシフト



ステンレスガーニッシュ付バンパ



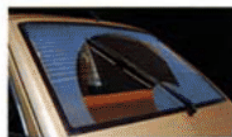
フロント・リヤウインドモル



フルトリムトランクルーム



メータ照度コントロール・透過照明



リヤワイバ(ウオッシュ付)



タコメータ



デイトライトミラー



ELR付シートベルト



スチールラジアルタイヤ

## 1400GLにプラス<sup>α</sup>に<sup>α</sup>された<sup>α</sup>装備

### ●機能

スチールラジアルタイヤ  
(155SR13)  
リヤワイバ(ウオッシュ付)  
タコメータ  
フューエル/テンペレチャ独立メータ  
トリップメータ  
ELR付シートベルト  
デイトライトミラー  
透過照明  
メータ照度コントロール  
灰皿照明  
ダブルホーン

### ●エクステリア

フロント・リヤウインドモル  
ステンレスガーニッシュ付バンパ  
ホイールナット(クロームメッキ)  
センターキャップ(クローム)

### ●インテリア

白黒チェックファブリックシート  
(外色との組み合わせにより、一部の車種に装備)  
ドアトリム下部カーベット  
ルーフカーベット  
ステアリングホイール・ソフトパッド



ブラックアウト仕上げ



リヤスピーカ

フロントスピーカ



オーディオシステム

## 1400GLXにプラス<sup>α</sup>に<sup>α</sup>された<sup>α</sup>装備

### ●機能

#### オーディオシステム

- FMマルチ
- カセットステレオ
- 4スピーカ
- オーディオメータ
- オーディオコンソール

#### ●エクステリア

- ブラックアウト仕上げ
- ドアモル
- ワイバ
- ホイールナット
- センターキャップ

#### ●インテリア

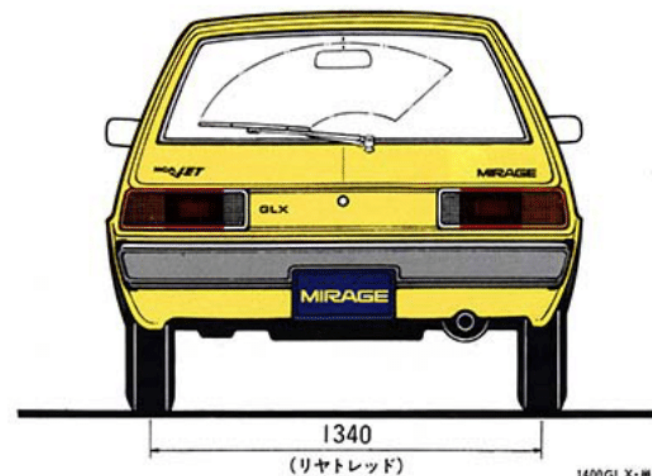
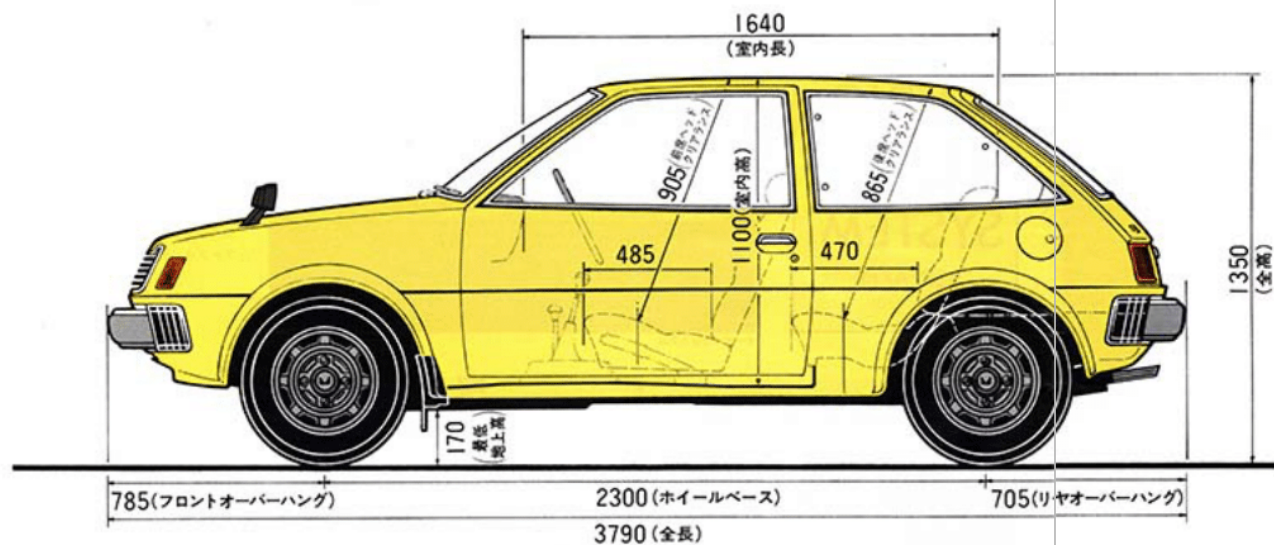
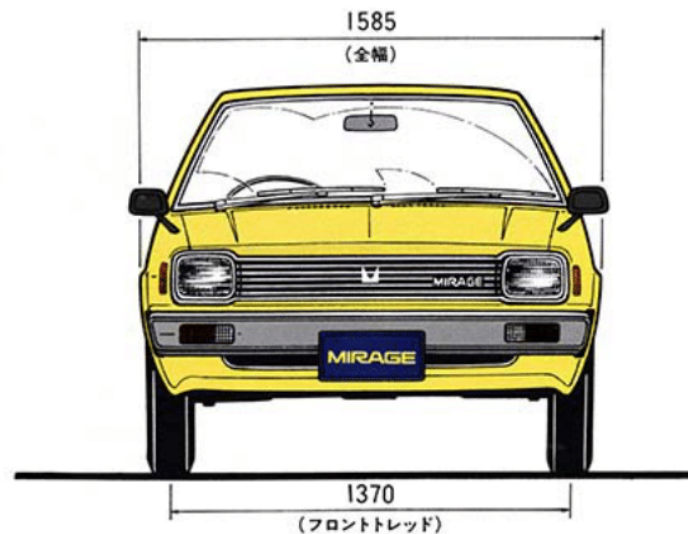
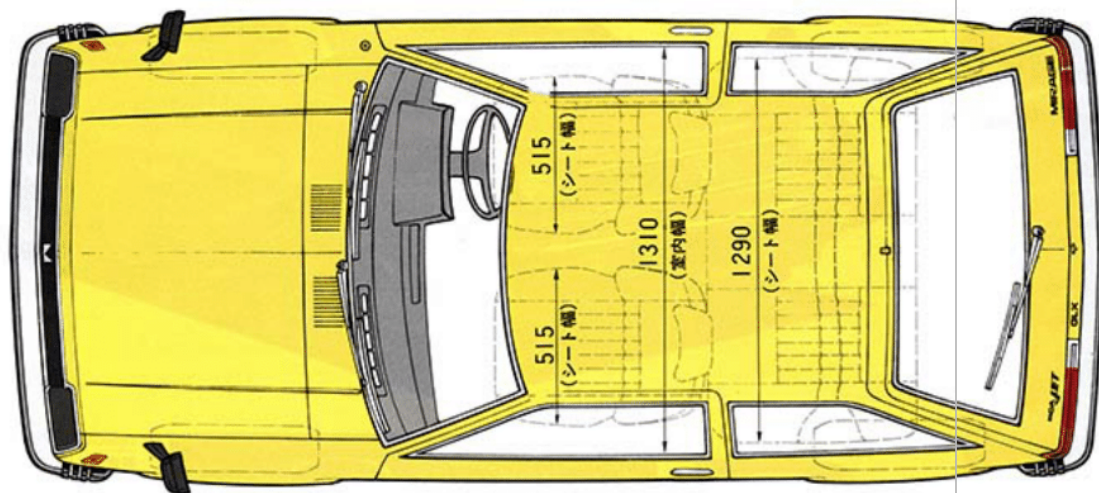
- 白黒チェックファブリックシート
- ファブリック縫製ヘッドレスト





# ミラージュ・ディメンジョン。(4面図)

4面図こそ、エンジニアの汗の結晶なのだ。これを読みこなせるようになったら、キミは立派なカーマニアといえる。



1400GLX・単位:mm







# ミラージュ・データ。

クルマに詳しいキミなら、このスペック一覧を見れば、ミラージュの素晴らしさが分かるだろう。

| 車種<br>諸元 | 1200 |    | 1400 |     |     |
|----------|------|----|------|-----|-----|
|          | EL   | GL | GL   | GLX | GLS |

## ●DIMENSION(寸法・重量)

|             |      |     |     |     |     |
|-------------|------|-----|-----|-----|-----|
| 全長(mm)      | 3790 |     |     |     |     |
| 全幅(mm)      | 1585 |     |     |     |     |
| 全高(mm)      | 1350 |     |     |     |     |
| 室内長(mm)     | 1640 |     |     |     |     |
| 室内幅(mm)     | 1310 |     |     |     |     |
| 室内高(mm)     | 1100 |     |     |     |     |
| ホイールベース(mm) | 2300 |     |     |     |     |
| トレッド・前(mm)  | 1370 |     |     |     |     |
| トレッド・後(mm)  | 1340 |     |     |     |     |
| 最低地上高(mm)   | 170  |     |     |     |     |
| 車両重量(kg)    | 760  | 775 | 775 | 795 | 800 |
| 乗車定員(名)     | 5    |     |     |     |     |

## ●ENGINE(エンジン)

|                 |              |           |
|-----------------|--------------|-----------|
| エンジン型式          | G11B         | G12B      |
| 内径×行程(mm)       | 69.5×82.0    | 74.0×82.0 |
| 総排気量(cc)        | 1244         | 1410      |
| 圧縮比             | 9.0          |           |
| 最高出力(ps/rpm)    | 72/5500      | 82/5500   |
| 最大トルク(kg-m/rpm) | 10.7/3000    | 12.1/3500 |
| 燃料及びタンク容量(ℓ)    | レギュラーガソリン・40 |           |

るだろう。

| 車種<br>諸元 | 1200 |    | 1400 |     |     |
|----------|------|----|------|-----|-----|
|          | EL   | GL | GL   | GLX | GLS |

## ●PERFORMANCE(性能)

|                   |              |              |              |      |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|------|
| 登坂能力 (tanθ)       | 0.49         | 0.59         | 0.64         | 0.60 |
| 60km/h定地燃費 (km/ℓ) | 24           | 25           | 26           |      |
| 10モード燃費 (km/ℓ)    | 15.5(運輸省算出値) | 17.0(運輸省算出値) | 15.5(運輸省算出値) |      |
| 最小回転半径 (m)        | 4.9          |              |              |      |

★60km/h定地燃費は運輸省算出値

## ●TRANSMISSION(動力伝達装置関係)

|             |     |       |                           |       |  |
|-------------|-----|-------|---------------------------|-------|--|
| ク ラ ッ チ 形 式 |     |       | 乾燥単板ダイヤフラム                |       |  |
| 変速機         | 形 式 |       | 前進4段フルシンクロ                |       |  |
|             | 変速比 | 第1速   | 2.769                     |       |  |
|             |     | 第2速   | 1.550                     |       |  |
|             |     | 第3速   | 0.961                     |       |  |
|             |     | 第4速   | 0.724                     |       |  |
|             |     | 後退    | 2.692                     |       |  |
| E/P 切 換 比   |     | 1.526 | (エコノミー側)1.181 (パワー側)1.526 |       |  |
| 最 終 減 速 比   |     | 3.166 | 3.687                     | 3.470 |  |

## ●CHASSIS(シャシ関係)

|             |                |  |  |         |  |
|-------------|----------------|--|--|---------|--|
| ステアリング形式    | ラック&ピニオン       |  |  |         |  |
| サスペンション形式・前 | ストラット式独立懸架     |  |  |         |  |
| サスペンション形式・後 | トレーリングアーム式独立懸架 |  |  |         |  |
| 主ブレーキ形式・前   | ディスク           |  |  |         |  |
| 主ブレーキ形式・後   | リーディングトレーリング   |  |  |         |  |
| 駐車ブレーキ形式    | 機械式後輪制動        |  |  |         |  |
| タイヤ         | 6.00-12-4PR    |  |  | 155SR13 |  |

●仕様変更は、改善のため時に発表することなく実施する場合があります。なお、本仕様は運輸省算出値です。



# Do it yourself



自分だけのミラージュをつくってみないか。  
趣味や好みに合わせて、自由に選べるオプションいろいろ。

## UTILITY OPTION



**リヤウインドルーバー**  
リヤシートに乗る人を直射日光からまもるミラージュ専用ルーバー。もちろん、後方視界を妨げる心配はない。



**ユーティリティボックス**  
ワックス、クリーナーや工具などの収納に便利なボックス。夜光テープが貼ってあるので、非常時の標識代りにもなる。



**フロントレスト(運転席)**  
前後左右に微調整できるフロントレスト。左足が寝れないばかりでなく、踏んばりが利くのでハンドル操作も正確になる。



その他のユーティリティ・オプション。

- ドアポケット
- 窓けハワイ
- フルンダコントローラー
- フロアマット
- ワジャックカーテン
- ボディカラー
- サイドミラー
- ドアエッジモール
- エンジンカバー

Active  
Youth  
Option



**リヤワイパ(ウオッシュャー)**  
リヤウインドの曇りを素早く取り除き、クリアな後方視界が得られる大型リヤワイパ。ウオッシュャ・ノズルはボディ側に。



**フォグランプ**  
雨や霧の日に輝かな前方視界を提供してくれる角型フォグランプ。安全運転に欠かせない装備。35Wと55Wの2種類がある。



**ガードバー**  
ボディを接触から守るガードバー。ミラージュの格好さをいっそう引き立てる。アップバー、アンダー、コーナーの3種類がある。



**アルミホイール**  
ミラージュの足もとをスポーティに飾る専用アルミホイール。パドド垂量の軽減により走行安定性も、ぐっと向上する。



**サイドストライプ**  
ボディサイドに強烈な個性をそえるミラージュのホーム入りアクセントストライプ。色は格別なブラック。



**リヤ・マッドガード**  
ミラージュホーム入りの泥よけ。後続車への思いやりもドライバーストとして大切な心がけ。



**ハッチクリーナ**  
風の流れを利用して、自動的にリヤウインドの汚れを落とす便利なオプション。ボディカラーに合わせたカラーリングも可能だ。

その他のアクティブ・ユース・オプション。

- シュードウィンド
- ルーフキャリア
- フロントレスト
- サンシェード
- サンルーフプレートフレーム
- チャイルドシート

## HIGH QUALITY OPTION



**リモートコントロールミラー**  
運転席に居るままでファンダミラーの角度を調整できる電動式。視界の広い大型ミラーの採用により、安全性も高い。



**カーエアコン**  
ビルトイン式のエアコンタイプ。ヒータと直結しているため、除湿や暖房もOK。四季を通じて使用できる。



**デジタルクロック**  
ひと目で時間を読みとれるデジタル表示を採用。振動に強く狂いの少ない水晶時計だから、いつでも正確に時を刻む。

## AUDIO SYSTEM OPTION

ハイスピード  
カーコンポーネント



FMチューナ1:GX-5、カセットデッキ2:KP88G(ドルビーB録音内蔵)・KP66G、アンプ2:GM-40(20W+20W)・GM-42(6W+6W)、スピーカー4個、お2チャンネルユニット、ノイズブレッカーを好みて自由に組み合わせることができる。

ダイアトーン  
カーコンポーネント

● 最新は、このダイアトーン  
3000で聴くこと。



# OPTION CATALOG



# CAR PLAZA

## PLEASE OPEN THE DOOR

# MIRAGE

## ミラージュは、カープラザから。

### カープラザは、三菱の新しい販売会社。

カープラザは、若いイメージのミラージュにふさわしい、まったく新しい販売会社。クルマを愛する人たちが、いつでも気軽に立ち寄れる新感覚のカーショップです。明るい店内には、ゆったりと展示されたミラージュが勢ぞろい。ロビーには、ご相談スペースも、そのほか、さまざまな催しもの用意しています。あなたの街の楽しい広場として、気の合う仲間とのコミュニケーション・スポットとして、大きな広がりを持つ店づくりをめざしています。

### カープラザには、サマシングがある。

ニューコミュニティ・スポットをめざすカープラザ。若い熱気にあふれた催しものがいっぱいあります。たとえば、店内に設けられたVTR、フットボールやロックバンドのライブステージ、海外取材などのVTRテープを、いつも放映しています。また、カープラザ・セルフショップもユニークです。店内に設けられたアクリルケースには、あなたの手づくりの品を並べて即売できるコーナー（出店特設）あなたの街の憩いの広場、それが三菱のカープラザです。

### カープラザのサービス発想に、ご注目。

ミラージュをいつもベストコンディションで乗っていただくために、カープラザでは、新しいサービスシステムを作りました。ミラージュをお届けする時に、クルマを作成、それにもついで定期点検を行います。どんな細かなチェックも見逃しません。たとえば、ミラージュ診療所です。高度な技術を持ったサービスマンによる万全の体制を整えて、お客さまの要求にお応えいたします。カープラザならではの充実したサービス体制にご注目ください。

若い  
イメージの

CAR PLAZA

カープラザでは、ミラージュのほかには、ギャランとエニテルナを取り扱っています。





